das AUTO MOTOR UND SPORT

Schwarzer Tag für die Briten in

Le Mans

Großer Bericht in diesem Heft





TESTE: GOLIATH 1100 COUPÉ, KARMANN-GHIA MIT JUDSON-KOMPRESSOR UND OKRASA TSV 1300
ERFAHRUNGEN MIT MICHELIN X-REIFEN

HEFT 14
5. JULI 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Linksfahrer und Lastzüge

(Siehe Heft 12, Seite 22, und Heft 13, „Briefe an die Redaktion")

Der Brief der Firma v. Wirth in Heft 13 bestätigt wieder einmal, wie schwer es ist, die Wahrheit zu ertragen und aus berechtigter Kritik zu lernen. Es ist ja auch viel einfacher, die Kritik abzubestellen.
Meiner Meinung nach kann Ihnen kein objektiv denkender Mensch ein Übermaß an Kritik an den Lastzugfahrern vorwerfen. Nach vielen Jahren in den USA bin ich in den letzten Jahren über 100 000 km auf europäischen, meistens deutschen, Landstraßen gefahren. Bis ich mich nolens volens daran gewöhnt hatte, entsetzte mich der Kontrast zwischen deutschen und amerikanischen Lastwagenfahrern. Die letzteren sind hilfsbereit, rücksichtsvoll und halten die Verkehrsvorschriften genau ein. Für Deutsche mag es unglaublich klingen, aber in Amerika fühlt sich ein Personenwagenfahrer sicher, wenn Lastzüge auf der Straße sind.
Bei den deutschen Lastwagenfahrern dagegen kommt ein Personenwagenfahrer aus der Unruhe nicht heraus. Manchmal hat es den Anschein, als ob die Fernfahrer einen Machtkomplex haben. Ich erspare es Ihnen und mir, die vielen gefährlichen Situationen aufzuzählen, in die ich durch die Rücksichtslosigkeit der Lastwagenfahrer geraten bin. Schließlich kann jeder Personenwagenfahrer davon ein Lied singen.
Natürlich gibt es unter den deutschen Lastwagenfahrern auch weiße Raben. Vor denen nehme ich meinen Hut ab. Sie scheinen aber ebenso selten zu sein wie rücksichtslose amerikanische Lastwagenfahrer. Leider mußte ich auch feststellen, daß ich in rund einem Dutzend europäischer Staaten außerhalb Deutschlands höchstens noch in Österreich so unangenehme Lastwagenfahrer gefunden habe wie hier.
Warum eigentlich studieren die deutschen Unternehmungen, die Fernfahrer beschäftigen, nicht den Grund für das bessere Benehmen der amerikanischen Fahrer? Das hat sich nämlich nicht von selbst ergeben, sondern war das Ergebnis einer Erziehungskampagne der Lastzugunternehmer. Vor einigen Jahrzehnten hatten sich die amerikanischen Lastwagenfahrer genauso den Unwillen der anderen Straßenbenützer zugezogen wie heute die deutschen. Die amerikanischen Lastwagenunternehmer respektierten die öffentliche Meinung. Ist diese etwa den deutschen Unternehmern so gleichgültig, daß sie sich zwar Kritik indigniert verbitten, aber nichts zur Abstellung der wahrhaft schandbaren Zustände tun? A. E. Brettauer, Grafrath/Amper

*

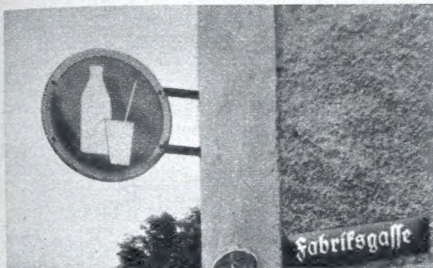
Sehr geehrter Herr von Wirth! Weder sind alle Katholiken falsch noch sind alle Protestanten . . ., noch beanspruchen alle Bundeskanzler bzw. Ministerpräsidenten Sonderrechte im Straßenverkehr. Sehen Sie, so ist das auch mit den Lastzügen. Daß auch unsere Autobahnen, geschweige denn die meisten sonstigen Straßen, kaum geeignet sind, sie aufzunehmen, werden auch Sie anerkennen müssen! Daß „Elefantenrennen" nicht gerade den Ausnahmefall bilden, müssen auch Sie zugeben. Daß bei einem solchen Rennen die Lastzüge einen so kurzen Abstand vor der nun doch oft nicht möglichen Überholung einhalten, daß viele Personenwagen behindert werden, werden auch Sie schon beobachtet haben. Daß Lastzüge schon Steigungen, die ein Moped mit Riesengepäck ohne merklichen Geschwindigkeitsverlust schafft, keuchend hinaufschleichen, werden auch Sie nicht bestreiten können. Daß dann Lastzüge mit pendelnden und springenden Anhängern die Gefälle hinunterrasen, um wenigstens die nächste Steigung schaffen zu können, wird sich auch Ihrer Beobachtung nicht entzogen haben. Daß viele Lastwagen auf Grund ihrer Größe das „Recht des Stärkeren" rücksichtslos beanspruchen, ist gerade keine Seltenheit. All das werden Sie wissen und auch zugeben müssen.
Und dann bestellen Sie AUTO, MOTOR und SPORT ab. Nun, das müssen Sie selbst wissen, aber werden Sie dann überhaupt noch eine Zeitung beziehen können? Auch Personenwagenfahrer machen Fehler, das ist bekannt genug, aber sie wirken sich zumeist nicht so schwerwiegend aus wie bei den Güterzügen auf den Landstraßen und Autobahnen. Erziehen Sie die zahlreichen schwarzen Schafe in Ihrer Herde, und gerade eine Autozeitschrift wird nicht mehr gezwungen sein, berechtigte Kritik am Güterverkehr (Steine, Sand und Erden, Werkverkehr, und unter vielem anderen a u c h Güterfernverkehr) in der leider notwendig gewordenen Form zu üben. Von einer Zeitschrift erwartet man doch als Leser, daß sie keine Interessentenscheuklappen aufsetzt, sondern Schwarz schwarz und Weiß weiß nennt. E. Kleineck, Hannover

Erfreuliches aus der Schweiz

Vor einiger Zeit brachten Sie einen Aufsatz Ihres Mitarbeiters Herrn Richard von Frankenberg „Vor den Tessinern wird gewarnt", wo seine schlechten Erfahrungen bei einer Fahrt durch die Schweiz geschildert wurden. Wenn man auch einzelne Erfahrungen nicht verallgemeinern soll, so kann ich mich einer gewissen Skepsis nicht erwehren, obwohl ich die Artikel von Herrn Frankenberg immer gern gelesen habe und es auch weiterhin so halte.
In den letzten Tagen bin ich ca. 700 km durch die Schweiz gefahren und habe im einzelnen folgendes festgestellt. Ich erinnerte mich jetzt daran, als ich in der Schweiz einige erfreuliche Erlebnisse hatte:
In Basel suchte ich nach einer kleinen, abgelegenen Straße. Ein Autofahrer, der vor seinem Hause gerade wegfahren wollte und von mir gefragt wurde, versuchte es zu erklären, meinte jedoch kurz entschlossen: „Das dauert zu lange. Setzen Sie sich hinter meinen Wagen und ich fahre dorthin."
Ich kam am Abend nach Zürich zurück und bog an einer Kreuzung falsch ein. Als ich hielt, um mich zu orientieren, kam ein ansässiger Autofahrer, der seinen Wagen vor dem meinen geparkt hatte, unaufgefordert zu mir und fragte, ob er etwas helfen könnte. Als ich die Straße nannte, war

seine kurze Erklärung: „Infolge einer notwendigen Umleitung ist das schwer zu finden. Ich fahre vor Ihnen her, bis Sie die Straße nicht mehr verfehlen können." So geschah es auch.
Wenn ich aus einer Seitenstraße kam und von meinem Vorfahrtsrecht infolge des starken Verkehrs keinen Gebrauch machte, hat sich der vorbeikommende Fahrer stets durch ein Kopfnicken bedankt.
Sooft es die Verkehrslage in den Hauptstraßen erlaubte, habe ich Fußgängern an gekennzeichneten Übergängen den Vortritt gelassen. Es ist mir nicht einmal passiert, daß diese sich nicht durch ein Kopfnicken oder „Danke schön" für die Selbstverständlichkeit bedankt hätten.
Solche Beispiele lassen sich noch mehr anführen. Nach meiner Rückkehr bin ich der Meinung, daß wir Deutsche in bezug auf Freundlichkeit und Gefälligkeit noch viel von der Schweiz lernen können.
Man sagt den Deutschen nach, daß sie gern alles Fremde nachäffen. Warum übernimmt man dann nicht auch einen Teil der schweizerischen Verkehrsregelung? Es läßt sich nicht alles auf deutsche Verhältnisse zuschneiden, jedoch dürften einige Punkte einer Überprüfung standhalten. Ich denke hierbei an folgendes:
Durch die grundsätzliche Regelung „rechts vor links" braucht man kaum Verkehrsschilder und kann als Autofahrer daher seine ganze Aufmerksamkeit auf den von rechts kommenden Verkehr richten.
Bei Kurven wird vorher auf dem Hinweisschild die Form der Kurve angegeben, wodurch das Fahren erheblich erleichtert wird.
Bei nicht vorfahrtsberechtigten Kreuzungen auf Landstraßen hat man ein besonderes, leicht erkennbares Schild angebracht.
Da bleibt nur zu wünschen, daß auch bei unseren Verkehrsexperten in dieser Hinsicht der Groschen bald einmal fällt.

Paul Brandenburger, Geisweid Krs. Siegen



Schilder

Auf einer Fahrt durch Schwaz kurz vor Innsbruck fand ich dieses neuartige Verkehrszeichen, blau auf weißem Untergrund. Da ich gerade auf der Suche nach einem guten Rotwein war, würde es mich interessieren, ob es sich hier um ein Gebots- oder Verbotszeichen handelt!

Dr. Klaus Maertens, Seeshaupt

Onkel Otto

Am 6. Juni 1958 war ich auf der Rückfahrt vom Urlaub aus dem Schwarzwald. Da ich über Bingen fahren wollte, verließ ich bei Groß-Gerau die Autobahn. Es war gegen 13 Uhr, als ich kurz vor Groß-Gerau auf einem großen Straßenschild las, daß man in der Raststätte „Onkel Otto" gut zu Mittag essen kann. Ich hielt dort und ging zusammen mit meiner Frau in dieses Rasthaus. Sofort kam ein Fräulein und fragte nach unseren Wünschen. Wir bestellten jeder ein Schnitzel. Kurz darauf kam das Fräulein wieder und fragte, ob wir etwas zum Trinken wünschten. Wir beide verneinten. Darauf ging sie wieder. Es dauerte wieder nur eine Minute, da war sie wieder da und erklärte mit hochrotem Kopf, daß sie von ihrem Chef ausrichten müßte, daß wir nur etwas zu essen bekämen, wenn wir auch etwas dabei trinken würden. Jetzt wurde es mir langsam zu bunt. Ich ließ dem Chef ausrichten, daß ich hier essen und nicht trinken wolle. Sie ging und kam schnell wieder – wir möchten dann bitte fortgehen. Dieser Bitte kamen wir gern nach.
Etwa 150 Meter weiter haben wir dann im Gambrinus zu Mittag gegessen. Selbstverständlich haben wir dort etwas zu essen bekommen, und auf unsere Frage, ob wir hier auch etwas trinken müßten, fanden wir nur Unverständnis.
Vielleicht sollte man alle Autofahrer, die beabsichtigen, beim Onkel Otto zu essen, vorher auf diese besondere Einstellung hinweisen.

Wilhelm Stauchinger, Essen

Gebrauchtwagen mit Eintritt

Vom 20.–23. Juni war auf dem Stuttgarter Killesberg wieder eine Gebrauchtwagenschau. Diese Ausstellung dient doch lediglich dem Verkauf einer Ware. Ich kann mir nun schlecht erklären, wie der Veranstalter – es sind wohl die Autohändler, die ja sowieso den Profit aus der Sache ziehen – es fertigbringt, als Eintritt 1 (eine) DM zu verlangen. Ein Ladenbesitzer verlangt ja auch nicht gleich einen Obulus, bevor man seinen Laden betritt. Und er hat für den Laden auch, wie die Händler auf dem Killesberg, Miete zu bezahlen. Und ich finde es auch ausgesprochen dumm. Denn die Mark spricht sich herum und wird wohl manchen davon abhalten, die Gebrauchtwagenschau zu besuchen. Das sollten sich die Leute mal überlegen. Selbst von Kindern werden noch 50 Pf verlangt! Als ob die sich einen Mercedes kaufen wollten!

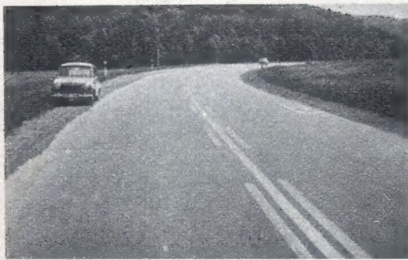
Peter Deeg, Stuttgart

Was kosten Kundendienst und Instandsetzung?

(Siehe Heft 12, Seite 17)

Beim Austauschmotor für das Goggomobil T 400 werden nicht nur Anlaß- und Zündlichtanlage und Kupplung, sondern auch Getriebe und Ausgleichgetriebe mitgeliefert. Nur aus dieser für den Kunden immerhin wichtigen Tatsache erklärt sich der wesentlich höhere Preis gegenüber der Konkurrenz.

Goggomobilwerke Hans Glas GmbH., Dingolfing



Wozu einfach?

Diese Markierung findet sich auf der Bundesstraße 27 zwischen Bebra und Asmushausen. Den gleichen Zweck hätte auch eine einfache unterbrochene Linie erfüllt, aber warum einfach, wenn es auch kompliziert geht? K. Meckbach, Battenberg

Der durchgerostete Auspufftopf

(Siehe „Gewalttätiger Sachverständiger", „Briefe an die Redaktion", Heft 5)

Auch bei mir wurde bei einer technischen Prüfung der Auspufftopf beanstandet, obwohl am Tage vorher von der Werkstatt beim Nachsehen nichts gefunden worden war. Ich muß aber sagen, daß ich sehr froh über die Feststellung des Prüfers war, und ließ den Topf durch einen neuen ersetzen, denn Auspuffgase im Wagen können lebensgefährlich sein.

Dr. Richard Fleischhauer, Frankfurt a. M.-Fechenheim

Vorsicht in Paris

In der WELT erschien vor einiger Zeit ein Aufsatz, in dem über die Gefahr des Abstellens von Autos mit Gepäck in Paris bei Nacht berichtet wurde. Insbesondere sollen es Algerier sein, die die Wagen erbrechen, das Gepäck stehlen, den Wagen aber stehenlassen.

Ich war letzte Woche in Paris und erzählte einem französischen Herrn, mit dem ich geschäftlich zu tun hatte, davon. Er mokierte sich etwas – klar, wer hört schon gern Ungünstiges über die Stadt, die er liebt (und Paris ist liebenswert!). Ich fuhr dann weiter in die Gegend von Nantes, wo ich zu tun hatte, und fuhr bei der Rückfahrt wieder über Paris, wo ich den Wagen um 21.30 Uhr in der Rue V. Masset (zwischen Rue Pigalle und Rue Frochot) vor einem hellerleuchteten Schaufenster abstellte. Als ich nach 10 (!) Minuten zurückkam, betrachtete ein Subjekt mit großer Einkaufstasche interessiert durch die Fenster den Inhalt meines Wagens (Fiat 600, Campinggepäck). Anscheinend war es ein Algerier. Ich stellte mich ein Stück weiter an ein Schaufenster, um ihn ein wenig zu beobachten. Er stellte sich mit dem Rücken an die rechte Seite des Wagens, am hinteren Fenster, und begann sich allmählich nach vorn zu schieben. (Die Rue V. Masset ist Einbahnstraße, der Wagen stand auf der linken Straßenseite.) Wahrscheinlich wollte er hinter seinem Rücken die Tür aufbrechen. Da mir ein erwischter Dieb natürlich keine beschädigte Tür wert war, jagte ich ihn weg. – Vorsicht also in Paris! Besonders die Gegend um den Montmartre, wo zahlreiche Algerier wohnen, scheint gefährdet zu sein.

Norbert Grieser, Kroppach (Westerwald)

Danksagung!

Meinen herzlichen Dank möchte ich hiermit dem Fahrer des Lastzuges sagen, der am 12. Juni um 13 Uhr unweit von Einbeck auf der Bundesstraße 3, und zwar am Nordausgang des Dorfes Hohnstedt, in nördlicher Richtung parkte. Dieser Fahrer nämlich machte Fahrzeuge, welche von Einbeck kommend sich dem Orte näherten, durch Blinksignale auf sich aufmerksam. Er zeigte dazu ein großes Stück Pappe, auf welchem in weit lesbarer Schrift „50 km/st" gemalt war. – Alle diejenigen, welche ihn verstanden, vermuteten – und das mit Recht – eine getarnte Geschwindigkeitskontrolle der Polizei in der Ortschaft. Und so war es auch!

Bezeichnend scheint mir, daß gerade diese Ortsdurchfahrt erst vor kurzer Zeit mit erheblichen Mitteln so ausgebaut worden ist, daß sie den Durchfahrtsverkehr gefahrlos und zügig bewältigen kann. – Nochmals: Dank dem freundlichen Fahrer des Lastzuges! Alexander Stahlberg, Hannover

Für Bugatti-Freunde

Anläßlich eines Aufenthaltes in Paris beim „Prix de Paris" in Montlhéry entdeckte ich einen Sportwagenhändler, der nur ausgefallene, heute fast nicht mehr bekannte Sportwagen anbietet. Teils noch in gutem Zustand. Es sind dies Fabrikate wie Bugatti, Irat, BNC, Salmson, Amilcar usw. Die gleiche Firma bietet auch Ersatzteile an. Nockenwellen, Ventile, Kompressoren sowie Nachweishilfe für schwer erhältliche Ersatzteile. Der Inhaber der Firma ist ein in Frankreich bekannter Sportwagenfahrer der 30er Jahre. Die Anschrift lautet: Lambert-Sport, 81, Boulevard National, Rueil-Malmaison (S.-et-O.).

Vielleicht hilft dieser Hinweis einem der vielen Bugatti-Freunde in Deutschland. Bei „Rueil-Malmaison" handelt es sich um einen Außenbezirk von Paris. Hermann W. Marhofer, Hechingen (Hohenzollern).

Schikanen

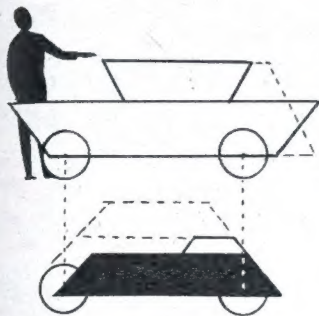
In den Ortschaften sind 50 km/st vorgeschrieben. Also müssen wir sie einhalten, und zwar auch derjenige, der von einem Nutzen nicht überzeugt ist. Dieses ordnungsmäßige Fahren ist aber gar nicht so leicht. Oder man muß ständig ein Auge auf dem Tachometer haben und dürfte dann wohl allzu schnell einen Unfall bauen, weil nur ein Auge für den Verkehr nicht genügt. Doch selbst dann, wenn ich nur ganz wenig die erlaubte Geschwindigkeit überschreite oder wenn ich es nur eine ganz kurze Strecke tue und die Polizei stellt das fest, dann ist es sofort geschehen. Werde ich angehalten, dann kostet es DM 2.–, erfolgt eine Anzeige, dann kostet es wenigstens das Siebenfache. Auch dem gewissenhaftesten Fahrer gelingt es nicht immer, an der Grenze der 50 km/st zu bleiben, oder er fährt vorsorglich wesentlich langsamer und hindert damit den Verkehr. Weswegen also die an Schikane grenzende Kleinlichkeit der Polizei, die meistens nicht von den amtierenden Beamten, sondern von den „Högeren" ausgeht?

Karl Schroeder, Ibbenbüren

Populäre Mißverständnisse

(Siehe „Zwei Jahrgänge – zwei Welten", Heft 13, Seite 9)

Die Vergleichsbilder der beiden Plymouth von 1929 und 1957 sagen mehr, als der Tester eigentlich möchte: die organische Einfachheit und funktionale Logik des modernen Automobils nämlich, die schlechthin klassisch ist und für sich selbst spricht. Das gälte für mich auch dann, wenn so ein Auto nach 1000 km auseinanderfiele, denn nichts fällt mir leichter, als Anlage von Ausführung zu unterscheiden. Da wir von dieser aber nicht betroffen sind, sollte sie uns eigentlich nichts angehen, dafür aber ist die Anlage genau das, was für uns wesentlich ist, ja mehr, sie ist für unsere kleinen Verhältnisse unumgänglich. Das Wesentliche dieser Anlage besteht u. a. darin, daß sie variabel und reduzierbar ist, im Gegensatz zum europäischen Patent, das durch Reduktion unbrauchbar wird oder am Kleinstmobil gebunden bleibt, so daß es nur Fahrmaschinen für kleine Fälle oder Spielmaschinen für kleine Kinder zuläßt.



Daß der Plymouth 1957 keinen längeren Innenraum hat als der aus dem Jahr 1929, ist unwesentlich, da der Innenraum ja ausreicht. Für keine Sache auf der Welt ist die Nutzung oder Nichtnutzung ein Kriterium, sondern einzig und allein die Nutzungsmöglichkeit. Früher ist man ein-, zwei-, drei-, vier-, sechs- und achtspännig gefahren, der Nutzraum der Karosse aber blieb immer gleich klein. Nur absolute Volkstechniker hätten den Sinn des Pferdeüberschusses mißverstanden und den Nutzraum aus Pferdezahl und Ladegewicht errechnet. Aber damals gab es den Volkstechniker noch nicht, und so wußte man immer, wann man ausnutzt und wann nicht.

Daß die Amerikaner die achtspännige Krönungskarosse für alle, also auch für den kleinen Mann, vorgesehen haben, mag wahnwitzig sein, menschlich ist es jedoch entwaffnend großzügig. Ein deutsches Nachrichtenmagazin meint in kolportierender Rasanz, diese Autos wären mit Würde nicht vereinbar. Was mich betrifft, so würde ich mich gar zu gern durch sie entwürdigen lassen, aber niemand schenkt mir so ein Auto.

Aber da wir schon bei der Würde sind: Sollte nicht gerade sie mit der schlechten Verarbeitung zusammenhängen, die diesen Autos eigen ist? In Amerika hat der kleine Mann den gleichen weltmännisch-gelösten Habitus, wie ihn früher nur internationale, führende Schichten besaßen. Jedermann ist Lady und Gentleman, und in diesem Lebensstil, der übrigens viel genauer und strenger durchgeformt ist als wir ahnen, ist man kein Tüftler. Ganz ähnlich ist das im Grunde auch in vielen Teilen Europas; nur eine Nation bildet insofern eine Ausnahme, als sie zwar in ausführender Gründlichkeit weltbekannt ist, eine Lebensform aber nicht besitzt. Formen kosten für die Hervorbringer immer gewisse Opfer, was die bloßen Formvertilger dann gedankenlos für Liederlichkeit oder gar Unfähigkeit halten.

Die schlechte Ausarbeitung hat darüber hinaus aber noch ganz andere Gründe. Die beste Ausführung setzt völligen Stillstand voraus. Die Technik aber hat längst jenen Abschnitt erreicht, wo die Entwicklung immer schneller wird, im Gegensatz zum vortechnischen Zeitalter und seinem Kunsthandwerk, das nicht auf Wissen, sondern auf Weisheit beruhte. Aber da muß ich mich verbessern: Kunsthandwerk und höhere Weisheit erleben gerade im amerikanischen Industrie-Styling ihre Auferstehung. Mit einer Gründlichkeit, die uns unverständlich bleibt, werden die Formen in langen Zeiträumen bis zu 10 Jahren voraus durchgebildet. Wenn die Humanisierung der Technik keine höhere Weisheit ist, was ist Weisheit sonst? Nur für die mechanische Vervielfältigung gilt, was ich soeben darzulegen versuche. Im dynamischen Zeitalter ist auch das Besitzen ein Bewegungsbegriff, das technische Produkt ist Durchgangsbesitz und Teilchen eines gigantischen Stoffwechsel- und Kreislaufvorganges. Daher die Institutionen, die diesen Kreislauf in Bewegung zu halten versuchen. Das alles gehört zur Eigengesetzlichkeit der Technik, und niemand wird uns Rechtschaffene davor bewahren, daß sie immer mehr auch auf uns zukommt. Amerika ist bloß das erste Opfer. Da es die Technik im Jünglingsalter erleidet, in dem Sinne und künstlerische Potenz noch intakt sind, gelangt es auch zu jenen skandalösen und provokatorischen Ausbildungen, die die Kulturgeschichte infolge der inneren Wahrheit und Gesetzmäßigkeit Stil nennt. Was unsere Techniker für Stil halten, ist so töricht, daß sie gerade deshalb in die Geschichte eingehen sollten, aber zu ihrem Glück zählt das leider nicht.

Ganz falsche Vorstellungen scheint sich unser Fachjournalismus von dem Begriff „Entwicklung" zu machen. Entwicklung ist keinesfalls ein Vorgang, der immer mehr Vorteile und immer weniger Nachteile hervorbringt. Entwicklung ist bloß ein Umformungsprozeß in vorbestimmter Richtung. Nur in der Übereinstimmung von Allgemeinheit und Gegenstand wird sein Vorteil als solcher genossen. Da den neuen Vorteilen immer ebenso neue Nachteile gegenüberstehen, ist es für Nicht-Wohlwollende ein leichtes, neuen Nachteilen alte Vorteile gegenüberzustellen. Da dies in korrekten Messungen und Tests geschieht, muß im rechtschaffenen Leser, wie tatsächlich seit 30 Jahren, der Eindruck entstehen, daß beim amerikanischen Auto nichts dahinter ist außer viel Unsinn.

Wollte man aber eine Ausstellung abhalten unter dem Thema: Die Entwicklung des Automobils vom selbstfahrenden Schraubstock bis zum selbstfahrenden Raum, so wüßten die europäischen Firmen sehr wohl, warum sie auf die Teilnahme verzichteten, außer sie begnügten sich mit der Galerie Abteilung: Zubehör, Einzelnes, Abseitiges, Niedliches. Wollten sie aber in Zukunft in der Haupthalle auftreten, dann müßten sie jenen Mut zum neuen Nachteil aufbringen, der erforderlich ist, um dem neuen Vorteil zum Leben zu verhelfen. Aber dazu dürfte es wohl zu spät sein.

Walter Gotschke, Stuttgart

Neue Reisebücher u. Karten

Caltex Städte- und Reiseatlas der Bundesrepublik Deutschland

Kartographisches Institut und Verlag Hans König, Frankfurt (Main). 264 Seiten, 40 Stadtdurchfahrtspläne, 10 Spezialkarten. Halbleinen. DM 7.90.

Der Herausgeber dieses neuartigen Kartenwerkes ist von dem Gedanken ausgegangen, daß es heute leichter ist – sofern man auf Landstraßen 1. und 2. Ordnung bleibt – von Wilhelmshaven nach Schliersee zu fahren, als in Kassel die Hebbelstraße zu finden. Deshalb besteht der Hauptteil dieses Kartenwerkes aus Stadtdurchfahrtsplänen, in denen die Durchgangsstraßen deutlich hervorgehoben sind. Damit die Übersicht gewahrt bleibt, wurde auf die Einzeichnung kleiner Nebenstraßen verzichtet. Sie können aber trotzdem bis auf etwa 250 m genau durch ein vollständiges Straßenverzeichnis und ein praktisches Gitternetz ermittelt werden. Diesen Gedanken finden wir ausgezeichnet. Spezialkarten der wichtigsten deutschen Reisegebiete im Maßstabe 1:300 000 ergänzen den Kartenteil.

Brüssel und Umgebung

Aus der Reihe „Die blauen Führer", Hachette-Paris. Auslieferung für Deutschland: Zumsteins Landkartenhaus, München 22. Taschenformat, 112 Seiten, 14 Fotos, 7 Karten. Kartoniert DM 5.40.

Wenn man wegen der Weltausstellung nach Brüssel fährt, sollte auch die Stadt als solche nicht zu kurz kommen. Dazu ist dieser handliche Führer genau das Richtige, der an Hand von klug eingeteilten Rundgängen durch die Stadt und Ausflügen in die nähere Umgebung alles aufführt, was man hier gesehen haben müßte. Daß dabei zwischen wichtigen und weniger interessanten Dingen unterschieden wird, fanden wir genauso praktisch wie die vielen Hinweise bezüglich der Ausstellung.

Kaupert, Städte-, Hotel- und Reiseführer Deutschland

Kaupertverlag GmbH, Berlin SW 68. 680 Seiten, Großformat mit Abbildungen. Halbleinen. DM 15.60 zuzüglich DM 1.– Versandspesen.

Die 7. Ausgabe des Kaupert hat sich erfreulich verändert. Aus der Bundesrepublik einschließlich Saarland und Berlin sind jetzt in alphabetischer Reihenfolge 3600 Städte, Bäder, Kurorte und Fremdenverkehrsgemeinden bis zu der kleinsten für den Fremdenverkehr interessanten Ortschaft verzeichnet. Jedem Ort sind historische Angaben und Sehenswürdigkeiten vorangestellt. Sämtliche Beherbergungsbetriebe und Restaurants erscheinen mit Anschrift, Komfort, Übernachtungs- und Pensionspreis.

Autokarte Benelux

Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart. Maßstab 1:500 000. DM 4.80.

Bei dieser kartographischen Neuerscheinung, die den Raum Emden – Calais – Paris – Saarbrücken umfaßt, wurde besonderer Wert auf praktische Zusätze wie Dünen, Tulpenfelder und Zeltplätze, nach Kategorien unterteilt, gelegt.

Deutsches Handbuch für Fremdenverkehr

Verlag Erwin Jaeger, Darmstadt. 16. Ausgabe, Band II, Bayern. 428 Seiten, 1213 Abbildungen in Kupfertiefdruck, zahlreiche Karten. Halbleinen. DM 12.–.

Nachdem vor kurzem auch Band I (Württemberg, Baden, Bodensee) des Deutschen Handbuches für Fremdenverkehr erschienen ist, liegt nun der Band Bayern vor. Dieses Nachschlagewerk orientiert vor allem über die Charakteristik der einzelnen Fremdenverkehrsgemeinden; das Unterkunftsverzeichnis gibt die entsprechenden Bett- und Pensionspreise an. Die mit dem Band I eingeführten Leitzahlen für die einzelnen Reisegebiete, die wir für sehr praktisch halten, wurden beibehalten. Die teilweise außerordentlich instruktiven Abbildungen vermitteln einen guten Eindruck der einzelnen Orte, und eine Anzahl praktischer Tabellen ergänzt das Werk.

Die Wege nach Rom

Verlag A. Schroll & Co und L. W. Seidel & Sohn, Wien V. 100 Seiten, 88 Abbildungen, zahlreiche Skizzen und Federzeichnungen. Halbleinen. DM 12.50.

Dieser Bildband mit dem straffen Text beschreibt die Straßen von Pisa, Bologna und Ravenna nach Rom. Dabei werden aber nicht nur Fotos von Orten gezeigt, die jeder kennt, sondern auch Bilder, die in abseits gelegenen Gemeinden aufgenommen wurden: der Trasimenische See in Abendstimmung, der Tuffelsen von Orvieto oder die Fälle von Terni.

Rom. Ein Kunstführer

Von I. M. Wiesel. W. Kohlhammer Verlag Stuttgart. 286 Seiten, viele Skizzen. Taschenformat, Plastikeinband. DM 14.–.

Wer Rom genauer kennenlernen will, aber nur wenige Tage Zeit hat, braucht einen Kunstführer, der das Wesentliche herausstellt. Es ist schwer, in einer Stadt, wo alles „groß" ist, das Beste vom Guten zu unterscheiden; dem Verfasser ist es offensichtlich gelungen. Die neun Kunstepochen der Ewigen Stadt sind so dargestellt, daß sie jeder verstehen kann, der einigermaßen in Kunstgeschichte bewandert ist. An dem beigegebenen Stadtplan gefällt uns die farbliche Unterscheidung der wichtigsten Baustile.

Autokarte von Jugoslawien

Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien VII. Blatt I Westjugoslawien, 1:600 000. DM 3.90.

Dieses Kartenblatt erfuhr bei der Neuauflage eine reichere Beschriftung, eine Unterteilung der Fernstraßen in zwei Kategorien und eine verbesserte Terraindarstellung.

U. S.

(Weitere Reisebücher und Karten s. S. 50)

Nach einem arbeitsreichen und gesegneten Leben entschlief am 23. Juni nach kurzer Krankheit im Alter von 69 Jahren

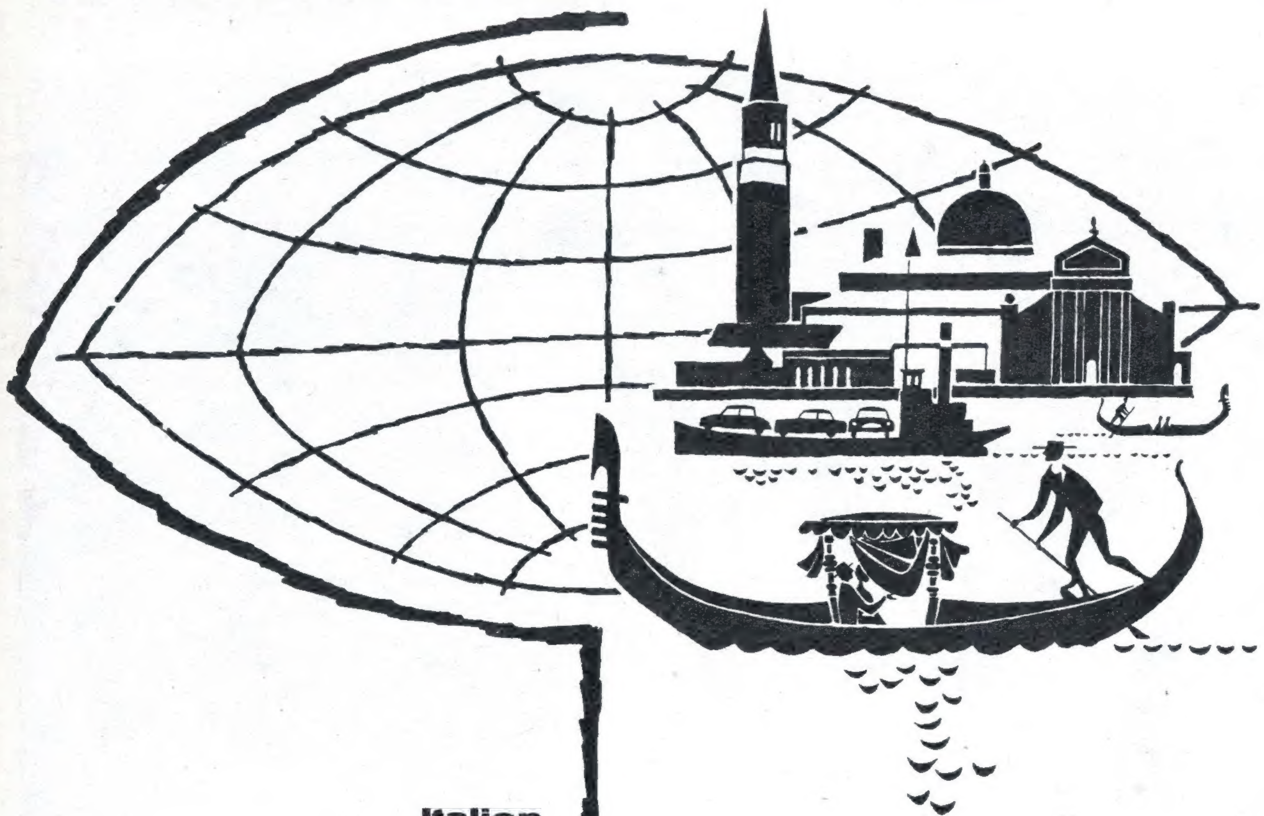
Herr

Arthur Gustav Vogel

Mitgesellschafter der Vereinigten Motor-Verlage GmbH., Stuttgart
Mitinhaber des Vogel-Verlages, Würzburg
Träger des Bundesverdienstkreuzes

Sein Leben war unermüdliche Arbeit für sein Werk. Als wertvoller Ratgeber war er uns ein selbstloser Freund und Berater, der sich immer dem Wohle unseres Verlages widmete.
Mit seinen Angehörigen trauern alle um ihn, die ihn jemals kennenlernten. Für uns, die wir ihn verehrten, wird er für immer unersetzlich sein.

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., STUTTGART



Italien hat herrliche Strassen!

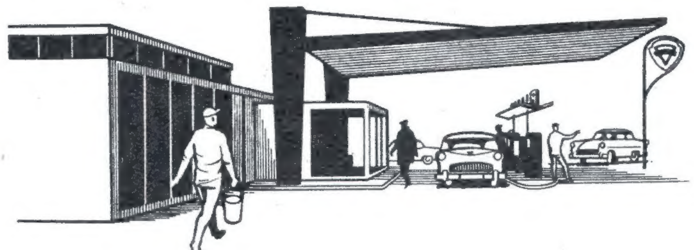
Seit jeher ist Italien das von uns Deutschen am meisten besuchte Land. Jahr für Jahr fahren Millionen über die Alpen — nach Venedig, der Perle an der Adria, nach Rom, der Ewigen Stadt, nach Florenz und Pisa, Neapel und Palermo. Die Via Aurelia ... Via Emilia ... Via Appia ... Strassen mit berühmten Namen führen uns in den sonnigen Süden. Traumschön sind diese Strassen! Und immer wieder grüssen uns von ihrem Rand die blau-roten Tankstellen der PURFINA.

PURFINA

An den Strassen der Welt und in Deutschland.

In vielen Ländern gehören die blau-roten Tankstellen der PURFINA bereits seit langem zum vertrauten Strassenbild. Jetzt wird auch in Deutschland ein umfassendes Netz von PURFINA-Tankstellen im zügigen Aufbau errichtet. Man erkennt sie schon an ihrem modernen Stil.





WB 2008 d

Merken Sie sich den Namen PURFINA!

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

5. JULI 1958 **14**
35. JAHRGANG



Unser Titelbild
Oben ein Aston Martin, unten ein Jaguar. Die Hoffnungen beider Firmen auf einen Sieg gingen in Le Mans nicht in Erfüllung.
Fotos: Weitmann

Kein alltägliches Auto

Was hinter den Antriebsrädern dieses Wagens sichtbar wird, ist kein Auspuffqualm und auch kein Straßenstaub, sondern es ist verbranntes Gummi. Es gehört nämlich, so schreibt Paul Frère in der MOTOR-REVUE, sehr viel Feingefühl dazu, wenn beim Anfahren das Durchdrehen der Räder vermieden werden soll. Das ist kein Wunder, denn unter der auf diesem Bild nicht sichtbaren Haube steckt ein 300 PS Chrysler V8-Motor. Das ungewöhnliche Auto, dessen Beschleunigungswerte sich mit denen des 300 SL decken, ist der französische Facel-Vega, ein Elite-Wagen, von dem täglich zwei Stück gebaut werden. Paul Frère testete ihn für die Sommerausgabe der MOTOR-REVUE, die in diesen Tagen erscheint.
Foto: Paul Frère

... wie das Gesetz es befahl!

Die Bundestagsfraktion der CDU/CSU will in Sachen Straßenbau initiativ werden. Sie einigte sich auf den Entschluß, von der Bundesregierung die Vorlage eines Finanzierungsgesetzes bis spätestens zum 1. Dezember 1958 zu verlangen, in dem die Bundesmittel für den Straßenbau der Jahre 1959 bis 1962 auf 7 Milliarden DM festgesetzt werden. Die Fraktion will die Bundesregierung ferner auffordern, durch Verhandlungen mit den Ländern darauf hinzuwirken, daß die Dienststellen der Straßenbauverwaltungen mit den zur reibungslosen Abwicklung des erhöhten Bauvolumens erforderlichen Kräften ausgestattet werden und daß notfalls private Ingenieurbüros zur Überwindung personeller Engpässe herangezogen werden.

Nun stößt aus begreiflichen Gründen die Forderung nach einer Vergrößerung des Behördenapparates in der Öffentlichkeit nur auf geringe Gegenliebe. Anders jedoch dürften die Dinge liegen, wenn wichtige Ämter infolge ihrer ständigen personellen Unterbesetzung nicht mehr imstande sind, die ihnen übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß und fristgerecht zu erfüllen. Die Straßenbauverwaltungen der Länder, denen im Auftrag des Bundes auch die Betreuung der Bundesfernstraßen und Autobahnen obliegt, verhehlen keinesfalls, daß in den zurückliegenden Rechnungsjahren zahlreiche vordringliche Arbeiten unerledigt geblieben sind, der Grunderwerb sich verzögerte und baureife Pläne verspätet fertiggestellt wurden. Im Bundeshaushalt 1956/57 beispielsweise konnten 70 Millionen DM an Straßenbaumitteln nicht zum Einsatz gelangen, weil die technischen Vorarbeiten der Bauverwaltungen nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten.

Nach allgemeiner Ansicht ist der bei den obersten Baubehörden der Länder zu verzeichnende Bearbeitungsrückstand vor allem darauf zurückzuführen, daß die schlechten Besoldungsverhältnisse und Aufstiegsmöglichkeiten im öffentlichen Dienst viele junge Ingenieure veranlaßten, eine Anstellung in der Industrie zu bevorzugen. Das Bundesverkehrsministerium hat in diesem Zusammenhang vor einiger Zeit auf das Beispiel eines Bundeslandes verwiesen, in dem über 100 offene Stellen des gehobenen technischen Dienstes nicht besetzt werden konnten. Weitere Schwierigkeiten sind den Bauverwaltungen durch die Abwerbung qualifizierter Kräfte durch ausländische Regierungsstellen entstanden. Schließlich klagen die Länderverwaltungen nicht ganz zu Unrecht darüber, daß sich das Straßenbauvolumen des Bundes seit 1950 nahezu vervierfacht habe, der entsprechende Personalbestand der Länder indessen kaum gestiegen sei. Die in naher Zukunft möglicherweise zu erwartende Intensivierung des Straßenbaues wird den Mangel an ausgebildeten Technikern noch weitaus deutlicher in Erscheinung treten lassen und zugleich die Befürchtung vertiefen, daß sich die Ansammlung nichtverbrauchter Haushaltsreste am Ende eines jeden Rechnungsjahres wiederholt.

Angesichts dieser Sachlage sind einige Bundesländer bereits dazu übergegangen, mit Billigung des Bundesverkehrsministers private Unternehmen, Ingenieur- und Vermessungsbüros in die Straßenbauplanung einzuschalten. Doch den Hoffnungen, daß auf solch einfache Weise die den Straßenbau hemmenden Verwaltungs-Engpässe zu überwinden seien, setzt der Bundesrechnungshof eine gesetzestreue Sperrformel entgegen. Der Rechnungshof ist der Auffassung, daß bei der Planung von Autobahnabschnitten oder von Umgehungsstraßen hoheitliche Befugnisse berührt werden. Hoheitliche Befugnisse aber dürften nur von Behörden ausgeübt werden, und gegen die Beteiligung von Privatfirmen an Entwurfsarbeiten für Bundesfernstraßen müsse daher ein unabwendbares Veto eingelegt werden.

So wird also manche Planung aus diesem rein formalen Grund liegenbleiben müssen. Warum sollte es nicht möglich sein, eine legale Grundlage zu finden, die es ihren Ingenieuren gestattet, vorübergehend den staatlichen Büros Hilfe zu leisten? Das ist eine im Ausland, vor allem in den Vereinigten Staaten, seit langem bewährte Praxis. Sie ist weder teurer noch schlechter als die staatliche Planungsarbeit und hat zudem den Vorteil, eine Aufblähung der Ämter zu vermeiden, die im Hinblick auf die nur kurzfristig massierten Aufgaben höchst unnütz wäre.

Herbert Matthes

Ganz kurz

Die Adam Opel AG.
verkaufte im Geschäftsjahr 1957 229 000 Fahrzeuge (1956 206 000). Davon gingen 118 000 (1956 113 000) in den Export. Die Zahl der Betriebsangehörigen erhöhte sich im Jahr 1957 von 29 211 auf 31 576. Für 1957 wurde ein Reingewinn von 125,0 Mill. DM verbucht, aus dem 14% Dividende an General Motors gehen.

Der Opel Olympia Rekord
soll in nächster Zeit mit einer automatischen Kupplung und im nächsten Jahr auch viertürig lieferbar sein.
DDD/mid

Dividenden
Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim, 12%;
Accumulatorenfabrik AG., Hannover-Hagen, 8%;
Phönix Gummiwerke AG., Hamburg-Harburg, 9% und 2% Bonus.

Jubiläumszahlen
Konsul Erwin Kleyer, Sohn des Gründers der Adler-Werke, Kronberg/Ts., am 3. Juli 70. Geburtstag.
Walter Simmer, Erfinder des Simmerrings, Kufstein/Tirol, am 8. Juli 70. Geburtstag.
Dr. h. c. Dr. E. h. Friedrich Flick, Düsseldorf-Rath, am 10. Juli 75. Geburtstag.
Dr. Paul Hufenbecher, ehemaliger Geschäftsführer des VDA, am 16. Juli 70. Geburtstag.
Fabrikant Ludwig Krämer, Köln-Mannsfeld, am 17. Juli 70. Geburtstag.

Renault
erweitert im Hinblick auf den kommenden Gemeinsamen Markt die Verkaufs- und Kundendienst-Organisation im Bundesgebiet. Bis Ende 1958 soll das westdeutsche Kundendienstnetz etwa 300 Händler umfassen.

Ausbau bei Ford-Dagenham
Die zweite Phase des umfangreichen Modernisierungs- und Erweiterungsprogramms, das die britischen Fordwerke nach dem Krieg in Angriff genommen haben, wird in Kürze abgeschlossen sein. Die Kosten des Erweiterungsprogramms belaufen sich auf 65 Mill. Pfund. Die Belegschaft soll im Jahre 1960 die 50 000 überschreiten. Die durchschnittliche Tagesproduktion beträgt zur Zeit 1840 Fahrzeuge.

Auf 1,741 Mrd. DM
erhöhte sich der Umsatz der Esso AG. im Jahre 1957 (1956 1,670 Mrd. DM). Aus dem Reingewinn von 8,4 Mill. DM werden 6 Mill. DM Dividende ausgeschüttet. Der Anteil des Fiskus am Betriebsgewinn von 1,331 Mrd. DM beträgt 27,8 Mill. DM (76%). Die Esso, die in den letzten 5 Jahren zum Kapazitätsausbau und zur Rationalisierung 300 Mill. DM (davon 100 Mill. DM im letzten Jahr) investiert hat, wird 1958 noch weitere 200 Mill. DM für Investitionen aufwenden. Die Firma führt in ihrem Geschäftsbericht 3 Gründe für die Verschärfung des Wettbewerbs auf dem deutschen Mineralöl-Markt an: Das Neuerscheinen weiterer ausländischer Firmen auf dem deutschen Markt, die Verlangsamung der Verbrauchszunahme einiger Produkte und die begünstigten Einfuhrbedingungen für Ostblockländer. Nutznießer des Wettbewerbs sei der Verbraucher: Trotz Steuererhöhung lägen die Benzinpreise heute um 2–5 Dpf pro Liter unter denen des Jahres 1951, obwohl die Benzinqualität erheblich gesteigert wurde. Außerdem habe die Suez-Krise das Ergebnis des letzten Geschäftsjahres noch ungünstig beeinflußt.

Auf 1,38 Mrd. DM
erhöhte die Deutsche Shell AG. ihren Umsatz im Jahre 1957 (1956 1,31 Mrd. DM), das ist eine Steigerung von nur 6,8% gegenüber 18% im Vorjahr. Auch die Shell macht die Verschärfung des Wettbewerbs und die Nachwirkungen der Suez-Krise für die verlangsamte Entwicklung verantwortlich. Der Reingewinn beträgt 3,64 Mill. DM. Von diesem Gewinn wurden 1,36 Mill. DM der gesetzlichen und 2,5 Mill. DM der freien Rücklage zugeführt. Trotz dem nicht ganz befriedigenden Ergebnis erwartet die Shell auf längere Sicht eine unverändert günstige Entwicklung des Mineralölverbrauchs und fördert daher unvermindert kräftig den Ausbau ihrer Raffinerien und des Vertriebsnetzes. Während im vergangenen Jahr 137,55 Mill. DM für Sachanlagen investiert wurden, wird der Investitionsbedarf für die kommenden 2 Jahre auf etwa 550 Mill. DM geschätzt, die teilweise durch die Anfang des Jahres gegebene 125-Mill.-DM-Anleihe finanziert werden.

Für Zentralisierung
des Straßenbaus setzt sich der AvD ein. Er empfiehlt die Schaffung einer bundesdeutschen zentralen Anstalt des öffentlichen Rechts zur einheitlichen Steuerung des Straßenbaues. Außerdem tritt der AvD für eine bessere Berücksichtigung der berechtigten Ansprüche der Kreise, Gemeinden und Städte, für die Behebung von Schäden, den Ausbau des Verbindungsnetzes zwischen den großen Fernstraßensystemen und für unbürokratische Sofortmaßnahmen an gefährdeten Straßenabschnitten ein. Der AvD betont, daß die bisherige Praxis der Finanzierung und Ausführung derart mangelhaft ist, daß er keine andere Möglichkeit als eine straffe bundeseinheitliche Regelung sehe.

Höher als im Vorjahr
lag trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung die Zahl der Verkehrsunfälle in Frankfurt im Mai dieses Jahres mit 1615 (Mai 1957: 1453).

60% aller Verkehrsunfälle
im Raum Mönchen-Gladbach wurden nach Mitteilung der dortigen Polizei von Kindern verursacht. In vielen Fällen wurden die Eltern wegen ungenügender Ausübung ihrer Aufsichtspflicht zum Schadenersatz herangezogen.

DDR-Führerscheine
können für Zonenflüchtlinge nach einer Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums in westdeutsche Führerscheine umgeschrieben werden.

Ohne Fahrer
setzte sich in Bremen ein Diesel-Lastwagen in Bewegung, als er von einem Dreiradlieferwagen angefahren wurde. Im zweiten Gang tuckerte er im Zickzack über die Straße, rammte 2 Bäume und fuhr schließlich auf einen parkenden Personenwagen auf.

Unsere nächsten Teste
Fiat 1100 und 1200, Kleinwagen-Gemeinschaftstest (BMW 600, Fiat 600, Goggomobil Coupé T 400, Lloyd Alexander, NSU Prinz), DKW Monza, Austin Healey Sprite.



Wir fuhren:

KARMANN-GHIA mit Judson-Gebläse

Der Wunsch des VW-Karmann-Besitzers, den Wagen lebendiger und schneller zu machen, ist gewiß begreiflich, denn das Karmann-Coupé sieht – ehrlich gesagt – schneller aus, als es in Wahrheit ist. In Osnabrück ist man auf das Originalfahrgestell mit dem 30 PS-Motor angewiesen, hat aber eine windschlüpfige und sportlich wirkende Karosserie geschaffen, die zu den erzielbaren Fahrleistungen in einem gewissen Widerspruch steht. Es ist allerdings so, daß die gute Stromlinienform eine echte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/st erlaubt, das etwas höhere Eigengewicht aber gegenüber dem VW die Beschleunigung im unteren Bereich eher noch verschlechtert. So ermittelte ich an einem Original-Karmann-Coupé 121 km/st Höchstgeschwindigkeit und folgende Beschleunigungszeiten beim Durchschalten ab Stand: auf 60 km/st 11,5 sec (I. + II. Gang), auf 80 km/st 20,5 sec (I. bis III. Gang), auf 100 km/st 36 sec (I.–IV. Gang). Dabei sei nicht übersehen, daß der jüngste Konkurrent des Karmann-Coupés, das Goliath-Coupé, fast 140 km/st läuft und mit analogen Beschleunigungszeiten von 8, 13 und 20 sec aufwartet und selbst die 120 km/st noch um 4 sec schneller erreicht als das Karmann-Coupé die 100 km/st. Man muß die Dinge einmal so sehen, um den geheimen Gram so manches Karmann-Besitzers und seinen Wunsch nach höherer Motorleistung zu verstehen. Zur Befriedigung dieses Wunsches gibt es nun freilich gleich mehrere Möglichkeiten.

Das Judson-Gebläse ist unseren Lesern im Prinzip vom Testbericht in Heft 15/1957 her bekannt. Es handelt sich, um das Wichtigste zu wiederholen, um ein in den USA gefertigtes Gebläse (à la Zoller mit „Schleuderflügeln" aus Kunststoff, also nicht um ein Rootsgebläse mit Drehflügeln), das anstelle des Vergasers auf den Ansaugrohrstutzen aufgesetzt und mittels zweier Keilriemen von der Kurbelwelle her angetrieben wird. Seitlich trägt es einen Flansch, auf den der Vergaser nebst Spezialluftfilter (aus Raumgründen) aufgesetzt wird. Das im Vergaser aufbereitete Gemisch wird vom Gebläse angesaugt, verdichtet und dem Motor zugedrückt, wodurch zumindest die Drosselverluste in den langen Ansaugwegen aufgehoben und volle Füllung garantiert werden. In höheren Drehzahlen ist wohl auch mit leichter Überladung zu rechnen, woraus die Drehfreudigkeit des so behandelten Motors und die deutlich höhere Spitzengeschwindigkeit erklärt werden kann.

Es wurde Wert darauf gelegt, den Originalzustand der Maschine möglichst nicht zu verändern, um einerseits geringsten Montageaufwand und andererseits geringsten Preis des Gerätes zu gewährleisten. Am Motor selbst ändert sich bis auf die zusätzlichen Keilriemenscheiben auf der Kurbelwelle nichts; auch der Vergaser bleibt, wie er ist, nur erhält er statt der normalen 180er-Luftkorrekturdüse eine 140er (reicheres Gemisch). Beim Karmann wird normalerweise der senkrechte Saugrohranschluß etwas gekürzt, um Gebläse und Luftfilter unter der Motorhaube unterbringen zu können, doch war das beim Testwagen, dem Vorführwagen des Schweizer Judson-Vertreters, umgangen. Hier wies die Motorhaube einen Ausschnitt mit Hutze auf, die zugleich noch den Vorteil hatte, daß die im Motorraum gestaute Wärme besser abgeführt wurde. Seit einiger Zeit wird das Gebläse nebst notwendigem Zubehör bedeutend billiger geliefert, nämlich zu DM 625.– für den VW und zu DM 675.– für den Karmann. Dazu gehört auch ein zusätzlicher Tropföler (auf Unterdruck ansprechend), der das Gebläse mit Öl versorgt und zugleich eine Art Obenschmierung des Motors bewirkt.

Meine Besprechung der Anlage in Heft 15/57 fiel angesichts der eklatanten Verbesserung der Fahrleistung recht gut aus, doch hatte ich immerhin einiges zu bemängeln. Da war vornehmlich die Empfindlichkeit gegenüber manchen (stark benzolhaltigen) Kraftstoffen, die sich in Klingelerscheinungen äußerte und letztlich zu ziemlich fetter Vergasereinstellung

zwang. Der Grund war eindeutig bei der Aufheizung des Gemisches durch das Gebläse zu finden, weshalb ich ja empfahl, das Augenmerk bei einer Weiterentwicklung auf bessere Wärmeabfuhr zu legen. Das ist im Falle des Testwagens bereits geschehen, wird aber bei jedem Einbau des Judson-Gebläses auch insofern befolgt, als die Ansaugrohrvorwärmung jetzt lahmgelegt wird. Eine gewisse Empfindlichkeit gegen den Kraftstoff (Superkraftstoff wird ohnehin vorgeschrieben) ist indessen noch immer nicht vermieden, und es wird ein wesentlich späterer Zündzeitpunkt empfohlen (7 mm rechts der Trennfuge). Im Gefolge dieser Erscheinungen hatte ich damals einen reichlich hohen Kraftstoffverbrauch ermittelt, konnte aber jetzt doch eine merkliche Besserung konstatieren.

Leider stand das Fahrzeug nur sehr kurze Zeit zur Verfügung, die so eben für das Abfahren der Teststrecke und für die üblichen Messungen ausreichte. Auch diesmal war das Wetter nicht 100%ig gut – ein Eventual-Übel, das man bei kurzfristigen Testversuchen ja immer in Kauf zu nehmen hat. Der Wagen kam völlig unvorbereitet nach Stuttgart, was ich freilich begrüßte, weil das einen echteren Maßstab dafür gibt, wie sich das Fahrzeug bei 08/15-Einbau in Kundenhand benimmt. Die Hinterachse war noch M & S- bereift, was volles Ausfahren auf der Teststrecke angesichts des schlechten Wetters nicht erlaubte. Es ist also durchaus möglich, daß die ermittelten Werte noch um einige Prozente übertreffbar sind, wenn ich auch nochmals darauf hinweisen muß, daß echte Geschwindigkeiten und Wege zugrunde gelegt wurden. (Messungen aus dem Kundenkreis basieren ja leider meistens auf reinen Tachoablesungen und sind deshalb kein echter Vergleichsmaßstab!)

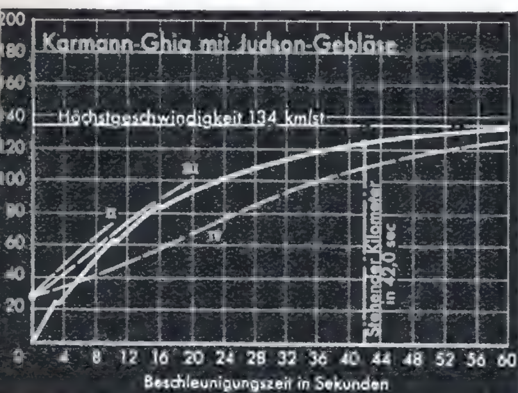
Bei Kälte, Schnürlregen und regem Verkehr lag der Reisedurchschnitt von Stuttgart bis Lindau bei 61,3 km/st, mit einem Verbrauch von 8,4 Liter/100 km. Die Langsamstrecke ergab 52,9 km/st Schnitt und 6,95 Liter/100 km – trotz ziemlich genau gleichem Schnitt wie seinerzeit also einen um 1,35 Liter/100 km geringeren Verbrauch. Was die bessere Stromlinienform des Karmann hier gegenüber dem VW verbessert haben dürfte, wurde sicherlich durch das höhere Eigengewicht wieder ausgewogen. Die Autobahnstrecke ergab diesmal 114,1 km/st (szt. 105,6 km/st) und einen Verbrauch von 10,95 Liter/100 km, trotz höherem Schnitt, also klare 0,9 Liter/100 km weniger. Der Gesamtverbrauch bezifferte sich bei der Teststrecke auf 8,55 Liter/100 km bei 65,3 km/st Gesamtschnitt (szt. 9,7 Liter/100 km bei 65,6 km/st). Als erfreuliches Fazit ergab sich somit doch eine wesentlich größere Sparsamkeit der Anlage. Der Verbrauch des Zusatzölers belief sich auf ca. 0,5 Liter/1000 km, fällt also kaum ins Gewicht. Dieser Öler ist übrigens so eingestellt, daß bei Motorleerlauf alle 3–4 sec ein Tropfen abgegeben wird; vorgeschrieben ist HD-Öl SAE 10 (im Winter SAE 5). Als Zündkerzen werden die Champion L–11–S (im Winter L–10–S) eingebaut. Nachzutragen ist noch, daß der Kühlluftdrosselring ausgebaut war, das Ventilspiel (bei kaltem Motor) 0,15 mm betrug und die Kraftstoffpumpe eine verstärkte Feder aufwies.

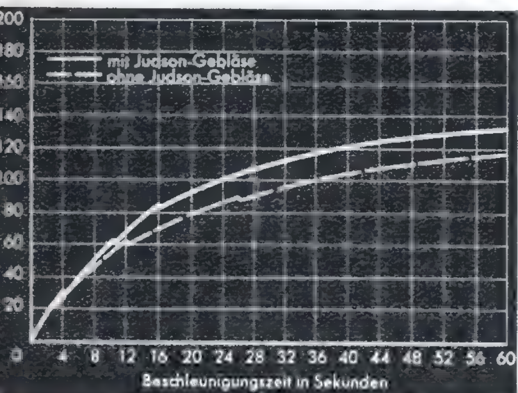
Die Meßversuche am folgenden Tag wurden bei glücklicherweise besserem, wenn auch etwas windigem Wetter angestellt, so daß die genannten Werte als Mittelwerte aus mehreren, z. T. stärker streuenden Werten anzusehen sind. Die Höchstgeschwindigkeit ließ sich mit 134 km/st ermitteln, die Zeit für den stehenden Kilometer mit 42,0 sec (entsprechend 1,135 m/sec² mittlerer Beschleunigung). Was die Spitzengeschwindigkeit angeht, so ist also eine Verbesserung um 13–14 km/st (entsprechend 12,5%) zu verzeichnen. Leistungsmäßig bedeutet das immerhin eine Zunahme von rund 40%, die durch pure Aufladung allein nicht mehr zu erklären sind, sondern für klare Überladung sprechen.

Insgeheim hatte ich gehofft, die im amerikanischen Judson-Prospekt für den VW genannten Spitzen-Beschleunigungswerte zu erreichen (0–60 mph in 15,5 sec), was indessen nicht gelang. Trotz allem sprechen die ermittelten Werte eine deutliche Sprache, wenn man sie gerechterweise mit den Werten des Original-Karmann vergleicht. Wie beim seinerzeitigen VW waren die 60 km/st ab Stand in genau 10 sec zu erreichen (Original 11,5 sec), die 80 km/st jedoch schon in 15 statt 15,5 sec (20,5 sec), 100 km/st in 23,5 sec gegenüber 26 sec (36 sec). Die 120 km/st waren in immerhin 38 sec zu erreichen, die Höchstgeschwindigkeit freilich in nicht ganz einer Minute. Es wird empfohlen, die Drehfreudigkeit der Maschine vornehmlich in den unteren Gängen nicht auszunützen, weil man im Eifer des Gefechtes doch in Drehzahlgebiete vorstoßen könnte, die besser tabu bleiben. Bei den Beschleunigungsmessungen wurden deshalb die Geschwindigkeitslimits von 30, 60 und 90 km/st (nach Tacho) streng beachtet. Ein schärferes Ausfahren der Gänge brächte sicher noch ein geringes Mehr an Beschleunigung. Probehalber ließ sich der 3. Gang sogar weit über 110 km/st (lt. Tacho, mit allerdings 8,5% Voreilung) bringen. Zu bemerken ist auch, daß der Motor dabei nicht etwa störend laut wurde und auch das Gebläse keine Pfeiftöne oder Ähnliches hören ließ. Gegenüber dem Original-Karmann wird die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/st um 35% verringert, und das erklärt wohl besser als viele Worte die Wirksamkeit der Judson-Anlage.

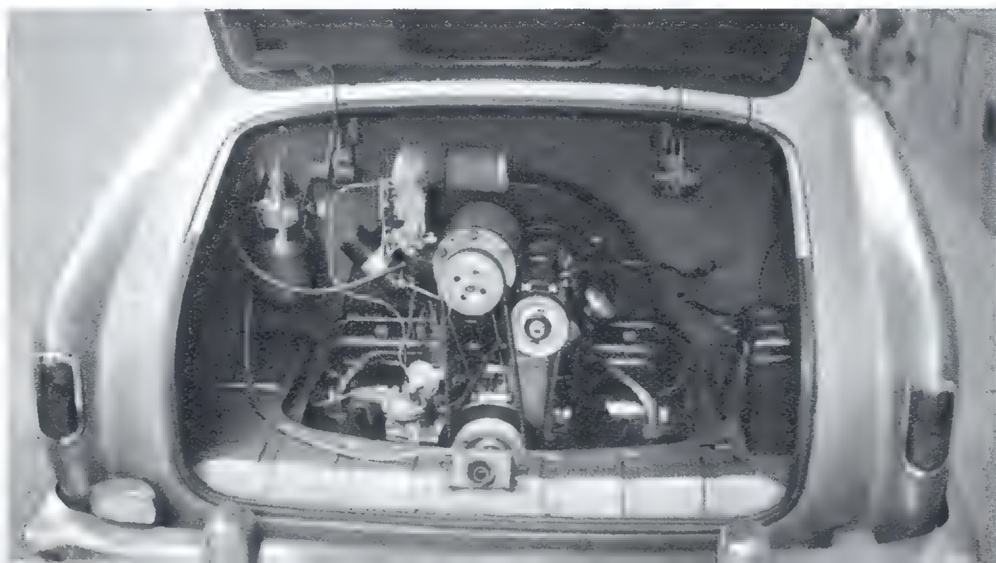
Der warnende Zeigefinger ist freilich insofern zu erheben, als es sich ja noch immer um den normalen VW-Motor handelt, der bei 30 PS kaum umzubringen ist, bei dauerndem „Dreschen" mit 40 oder noch mehr PS aber zumindest nicht mehr die normale Lebensdauer aufweisen kann. Man wird also gut daran tun, die vom Judson-Vertreter vorgeschriebenen Drehzahlgrenzen sorgsam zu beherzigen und nicht nur „auf Krawall" zu fahren, sondern die installierten Mehr-PS sparsam einzusetzen oder aber sich mit verkürzter Lebensdauer und sonstigen Konsequenzen abzufinden. Die Spitzengeschwindigkeit von 134 km/st ist beim Karmann noch gut vertretbar, vollends im neueren Typ mit seinen größeren Bremsen, aber auch dank dem tieferen Schwerpunkt und dank dem vorderen Stabilisator.

Was die Motorelastizität anbelangt, so hatte ich, auch auf Grund der unbestechlichen Meßwerte, den Eindruck, daß die Anlage im Karmann im unteren Drehzahlbereich „weniger drin" hatte als die seinerzeit getestete. Im 4. Gang ließ sich nämlich damals die Geschwindigkeitsspanne von 30 auf 60 km/st in 12 sec, diesmal aber erst in 17 sec überwinden. Die Spanne 30–100 km/st lag mit 36 sec genau gleich, und darüber war der Karmann ebenso deutlich besser, was natürlich eine Folge auch der höheren Endgeschwindigkeit ist. Von Judson aus wird ziemlich frühzeitiges Zurückschalten empfohlen, doch mache ich die Beschleunigungsversuche in allen Gängen aus 30 km/st nicht ganz ohne Grund, auch wenn sie oft an Schinderei grenzen. Gegenüber anderen Hochleistungsanlagen wird beim Judson-Kompressor hervorgehoben, daß weniger Wert auf Anheben der Höchstgeschwindigkeit als vielmehr auf Verbesserung der Beschleunigung im normalen Ge-





Das Judson-Gebläse wird ohne wesentliche Veränderungen am Motor montiert und über eine zusätzliche Riemenscheibe angetrieben.



schwindigkeitsbereich gelegt werde, und da ist die Frage nach optimaler Elastizität der Maschine ja naheliegend. Wenn sich trotz gleichen Übersetzungsverhältnissen zum Gebläse und trotz einheitlicher Vergasereinstellung Unterschiede in der Auswirkung des Gebläses herausstellen, so sollte man nie vergessen, daß sowohl im Gebläse als auch im Original-Motor gewisse Streuungen auftreten. So haben die Judson-Leute z. B. die Beobachtung gemacht, daß der Kompressor relativ um so bessere Verhältnisse schuf, je fauler die Maschine im Originalzustand war. Insgesamt vermittelte die Judson-Anlage im Karmann ein viel günstigeres Bild als zuvor, besonders deshalb, weil sie deutlich sparsamer war. Gerade beim Karmann wird man eine höhere Spitzengeschwindigkeit warm begrüßen und eher auf absolute Beschleunigung verzichten als beim VW, zumal letztere ja dem Originalfahrzeug noch immer haushoch überlegen ist. Seit dem Preisabbau – seinerzeit kostete die Anlage noch 750 DM! – ist das Judson-Gebläse in ein Preisniveau gerückt, das doch schon einem größeren Kundenkreis zugänglich ist. Am Originalzustand der Maschine wird, wie gesagt, grundsätzlich nichts verändert, es sei denn, daß das Ansaugrohr beim Karmann gekürzt wird. Somit ist bei Weiterverkauf des Fahrzeugs die Anlage leicht herauszunehmen und im neuen VW wieder zu verwenden, wie ja grundsätzlich so mancher Käufer Wert darauf legen wird, den Motor als solchen möglichst unverändert zu wissen. Mit einer leichten Anhebung des Verbrauchs hat man freilich zu rechnen, aber die Gewißheit, dadurch ein lebendigeres und schnelles Auto zugleich zu bekommen und mehr Spaß am Fahren zu haben als je, ist das wohl wert. Den Generalvertrieb für den Judson-Kompressor in der Bundesrepublik hat die Fa. Max Munz KG in Göppingen/Württ.

. . . und mit OKRASA TSV 1300-Zweivergaser-Anlage

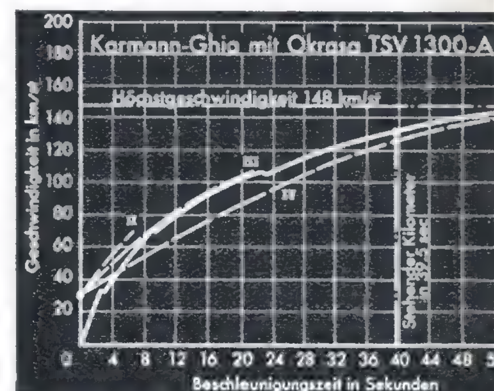
Neben dem Judson-Gebläse wird den Zweivergaseranlagen stets besonderes Interesse entgegengebracht werden müssen, beseitigen sie doch den Haupthinderungsgrund für höhere Motorleistung beim VW: die Drosselung in den Ansaugwegen.

Als erster und auch weitaus am intensivsten beschäftigte sich mit solchen Hochleistungsanlagen die Kraftfahrtechnische Spezialanstalt Dipl.-Ing. G. Oettinger in Friedrichsdorf/Taunus. Eine seiner Okrasa-Anlagen stellten wir unseren Lesern bereits 1955 vor, nämlich die Einvergaseranlage mit Spezialzylinderköpfen, die inzwischen längst nicht mehr gebaut wird. 1956 testeten wir die Okrasa-Zweivergaseranlage im Karmann-Ghia, und ich bezeichnete diese Anlage als „Krönung der VW-Motorveredelung". Ich brauchte diese Ansicht nicht zu revidieren – bis ich das diesmalige Testobjekt, gleichfalls einen Karmann, aber mit der neuen TSV 1300-Anlage, kennenlernte.

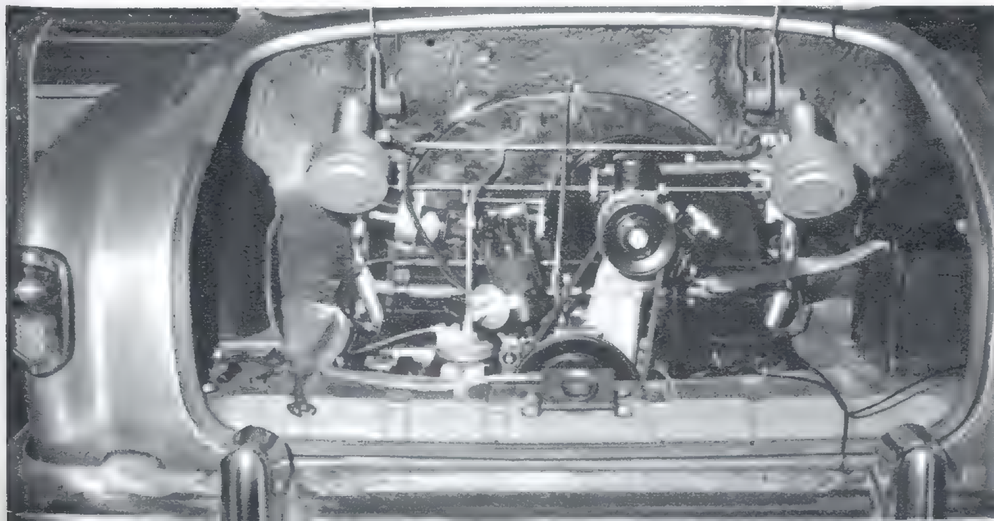
Insgesamt liefert Oettinger heute drei Hochleistungsanlagen: die „Okrasa TS" (2 Hochleistungszylinderköpfe mit 7 : 1 - Verdichtung, 2 Solex-Vergaser 32 PBJC nebst Ansaugrohren und Zubehör, Preis DM 657.80; sie entspricht jener, die in Heft 22/1956 beschrieben wurde), die „Okrasa-TSV 1200" (zusätzlich zur TS-Ausrüstung noch eine Spezial-Hochleistungskurbelwelle für insgesamt DM 891.50) und schließlich die nunmehr getestete „Okrasa TSV 1300" (Spezial-Hochleistungskurbelwelle mit vergrößertem Hub für DM 917.50). Ich beschränke mich im folgenden auf die 1300er-Anlage, wie sie im Testwagen installiert war. Die Montage, die auch in Vertragswerkstätten Oettingers vorgenommen werden kann, kostet in Friedrichsdorf DM 127.50, beim Karmann-Coupé DM 141.50. Der auf 7,8 : 1 verdichtete Motor erhält speziallegierte Zylinderköpfe (Mehrpreis DM 94.–), Feinstfilterung im Nebenstrom (einschließlich Montage DM 85.–) und Öl-Fernthermometer (DM 52.–). Erwähnt sei ferner noch, daß bei nicht einwandfreiem Zustand die Haupt- und Pleuellager ausgetauscht werden (DM 49.90). Der Hochleistungsfanatiker findet also eine große Auswahl an Möglichkeiten, seinen VW-Motor schneller zu machen, und er wird mit großem Genuß die Oettingersche Preisliste studieren, wenigstens platonisch, wenn der Geldbeutel nicht in allem mittut.

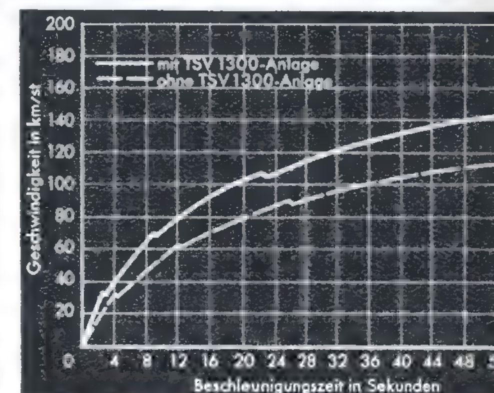
Halten wir zunächst noch einmal die Ausrüstung des Testwagens fest: TS-Anlage komplett DM 657.80, Hochleistungskurbelwelle aus Chromstahl mit 69,5 mm Hub (bringt den Motor auf 1295 ccm Hubraum) DM 259.70, Höherverdichtung auf 7,8 : 1 DM 94.–, Ölfeinstfilterung DM 85.–, Ölfernthermometer DM 52.– und schließlich noch die Montage der Anlage zu DM 141.50. Damit kam die Gesamtanlage auf DM 1320.–, was eine Menge Geld ist, wenn man andere Hochleistungsanlagen dagegen hält.

Oettinger vertritt den Standpunkt, daß eine Leistungsverbesserung am VW-Motor grundsätzlich nur vertretbar sei, wenn jede Sicherheit dafür gegeben ist, daß die Maschine diese Verbesserung auf die Dauer aushält – man soll mit einer solchen Anlage genauso schonungslos umgehen können wie mit dem Originalmotor. Das war der Hauptgrund für die Schaffung der Chromstahl-Spezialkurbelwelle mit 64 bzw. 69,5 mm Hub, die sich durch sorgfältige Auswuchtung und vor allem durch bessere Werkstoffeigenschaften auszeichnet und jeder Leistungssteigerung gewachsen ist. Höhere Verdichtung sollte ohnehin das Ziel jeder Leistungssteigerung sein, um die Mehr-



Bei der Okrasa TSV 1300-Anlage wird der Hubraum durch Einbau einer Spezial-Kurbelwelle auf 1295 ccm erhöht.





leistung nicht mit höherem Verbrauch bezahlen zu müssen. Die Zweivergaseranlage bedient sich der hochmodernen 32 PBJC-Vergaser, die sich allerorts als besonders sparsam erwiesen; sie vermeidet zudem das drosselnde Original-Ansaugrohr. Die Spezialzylinderköpfe sind thermisch und hinsichtlich der Ansaugwege optimal ausgelegt. So ist in der Tat alles getan, um Leistungsverbesserung auf Dauer und ohne Gefahr für die Maschine zu erzielen, vollends noch in Verbindung mit der zusätzlichen Ölfeinstfilterung. Die genannten Preise sind auch nicht voll ansetzbar, weil die Originalteile des Motors beim Neukauf vom Händler voll in Zahlung genommen werden. Oettinger rechnet bei der 1300er-Anlage immerhin mit Listenpreisen um 330 DM, die zurückerstattet werden, sobald die TSV-Anlage in eine neuwertige Maschine eingebaut wird.

Die Okrasa-Leichtmetall-Zylinderköpfe bestehen aus einer hochwertigen und widerstandsfähigen Aluminiumlegierung; im Falle des Testwagens ergaben sie 7,8 : 1 Verdichtung. Sie weisen ferner 28 mm Ansaugkanaldurchmesser und stark vergrößerte Auspuffkanäle auf und sind für einen Tellerdurchmesser des Einlaßventils von 33 mm und des Auslaßventils von 28 mm ausgelegt. Die Ventile selbst sind aus hochwertigem Spezialstahl hergestellt und die verstärkten Ventilfedern aus Schwedenstahl, sie machen also die Drehzahlsteigerung fraglos mit. Die Kurbelwelle aus Chromstahl dient gleichfalls der höheren Lebensdauer; Oettinger garantiert für sie 100 000 km Laufzeit! Sie ist in den Wangen verstärkt und so schwingungsunempfindlicher gemacht worden; zugleich wurde die Ölführung in ihr verbessert. Diese Kurbelwelle gibt es, wie schon erwähnt, mit dem Originalhub von 64 mm und dem größeren Hub von 69,5 mm, wodurch – unter Beibehaltung der Originalbohrung von 77 mm – der 1300er-Motor entsteht. Oettinger empfiehlt im letzteren Falle neue Zylinder und Kolben, wenn der Motor bei der Umstellung mehr als 10 000 km gelaufen hat, denn der Originalzylinder bzw. die Originalkolben könnten sonst doch schon bestimmte Abnützungserscheinungen zeigen, die beim jetzt um 5,5 mm größeren Hub störend wirken. Mit den Zylindern von 80 mm Bohrung entsteht mit dieser Kurbelwelle zusammen der 1400 ccm-Motor. Der 69,5 mm-Hub wird bei Belastung der Originalzylinder und -kolben durch Zwischenringe unter den Zylindern ermöglicht. Normalerweise werden zwei Solex 32 PBJC verwendet, doch sind auch Weber-Vergaser mit noch höherer Leistungsausbeute lieferbar. Die Arretierungsfedern der Motorhaube beim Karmann machen gekröpfte Ansaugluftfilter notwendig, sofern man nicht auf diese Federn ganz verzichten will (Arretierung dann durch eine Stange). Oettinger gibt für seine TSV-Anlagen (mit Spezialkurbelwelle) als zulässige Drehzahl 5200 U/min an, womit im 2. Gang echte 74 km/st und im 3. Gang 115 km/st möglich sind. Sämtliche Okrasa-Teile haben 10 000 km bzw. 6 Monate Garantie.

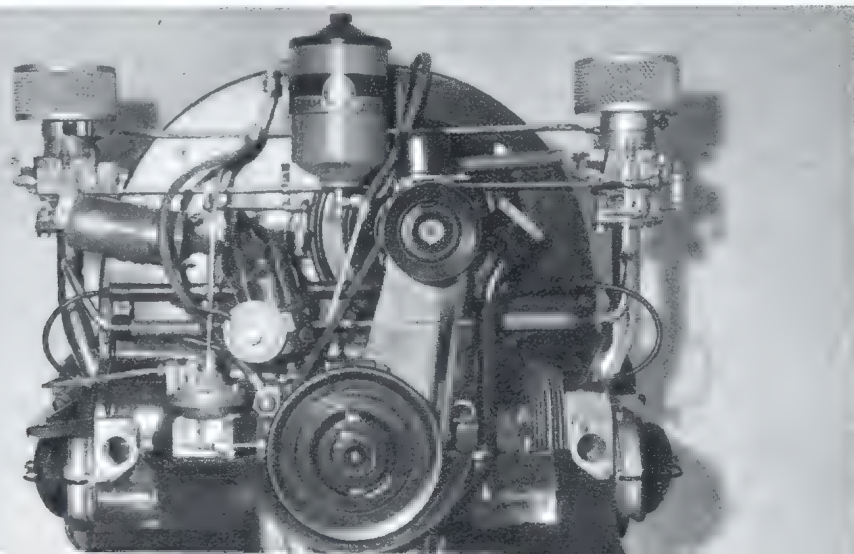
Es wird wohl niemanden verwundern, wenn der alte Hase Oettinger mit einem trefflich vorbereiteten Karmann jüngsten Datums erschien, der in Anbetracht des schlechten Wetters mit Michelin X bereift war. Aus all den oben beschriebenen Maßnahmen heraus waren Fahrleistungen zu erwarten, die alles bisher an leistungssteigernden Maßnahmen für den VW Ermittelte weit übertreffen mußten. Das war in der Tat der Fall, und insbesondere die Testrundstrecke ein einziger Genuß, trotz entsetzlich schlechtem Wetter. Die hohe Verdichtung von 7,8 : 1 in Verbindung mit den beiden sparsamen Solex-Vergasern ließ auch beispielhafte Sparsamkeit erwarten. So war die Teilstrecke Stuttgart–Lindau mit 68,1 km/st bequem zu schaffen, Verbrauch dabei sage und schreibe 7,2 Liter/100 km (Superkraftstoff; absichtlich wurden die verschiedensten Markenkraftstoffe während der Testzeit getankt). Bei der Bummelfahrt mit 52,2 km/st Schnitt kam ich auf sagenhafte 6,1 Liter/100 km. Die Autobahnstrecke erbrachte einen Schnitt von 126,5 km/st bei nur 8,6 Liter/100 km! Interessanterweise betrug der Verbrauch bei den ja fast ständig mit Vollgas gefahrenen Meßversuchen 8,4 Liter/100 km. Mit Fug und Recht darf man als erstes Fazit festhalten, daß die Okrasa-TSV 1300-Anlage trotz unvergleichlich höherer Fahrleistung noch weit sparsameren Verbrauch garantiert als der Originalmotor. Wenn die Anlage leistungsmäßig nicht ständig voll ausgeschöpft wird, ergibt sich schon durch diesen Minderverbrauch eine Basis für schnelle Amortisation. Die Gesamtteststrecke erforderte bei 68,8 km/st tatsächlich nur 7,25 Liter/100 km. Selbst bei schärfstem Jagen traten keine Klingel- oder sonstigen Erscheinungen der Ermüdung ein – der Leerlauf war rund und ruhig wie zu Beginn, und das Ölthermometer war kaum auf 110° C gestiegen (beim eingefahrenen Motor 115° C zulässig).

Bei den Meßfahrten blieb wenigstens der Himmel trocken, wartete aber mit kräftigem Wind auf, so daß die folgenden Meßdaten das Mittel aus ziemlich vielen Messungen darstellen. Als Spitze ermittelte ich 148 km/st, obwohl der Tacho noch keine 3000 km erreicht hatte und das Fahrzeug als solches also kaum eingefahren war. Den stehenden Kilometer schaffte ich in 39,5 sec (Beschleunigungsmittel 1,28 m/sec²)! Schon hier möchte ich einflechten, daß die Maschine beim Hochdrehen keineswegs störend laut wurde, denn die TSV 1300-Anlage ist bewußt „auf leise" ausgelegt (zusätzliche Siebe im Auspuffrohrende). Die Maschine erschien mir tatsächlich kaum lauter als der Originalmotor im Karmann.

Noch mehr Beachtung erheischen die Beschleunigungsdaten. Ab Stand wurden 60 km/st in 7 sec (I.–II. Gang), 80 km/st in 12,5 sec (I.–III. Gang), 100 km/st in 19 sec (I.–III. Gang), 120 km/st in 30,5 sec und selbst die 140 km/st noch weit unter Minutenfrist, nämlich in 48 sec, erreicht. Das sind Zeiten, die an die Werte des Isabella-Coupés heranreichen und selbst in der Mittelklasse beachtlich sind! Bemerkenswerterweise hat die Motorelastizität nichts eingebüßt, obwohl man mitunter noch das Märchen hören muß, Zweivergaseranlagen seien hier ungünstiger. So beschleunigte der Testwagen im 4. Gang aus 30 km/st in genau 26 sec auf 100 km/st. Der dritte Gang schaffte dieselbe Geschwindigkeitsspanne in 18,5 sec. Bei völlig windstillem Wetter wären wohl noch bessere Werte zu erzielen gewesen, denn die Mittelwertbildung hat ja ihre Haken. Des Interesses halber nenne ich hier auch nochmals die szt. mit der einfachen TS-Anlage ermittelten Werte (Heft 22/1956) und in Klammern die Werte des Original-Karmann-Coupés: Höchstgeschwindigkeit 138 km/st (121), ab Stand auf 60 km/st in 8,5 sec (11,5), auf 80 km/st in 14 sec (20,5), auf 100 km/st in 20,5 sec (36), auf 120 km/st in 33 sec (–). Die 1300er-Anlage macht sich also in erster Linie im oberen Geschwindigkeitsbereich bemerkbar, in der 7,8 : 1 - Verdichtungsversion auch noch deutlich durch größere Sparsamkeit.

Ich gebe zu, daß ich bei einem Karmann älteren Baujahres etliche Bedenken gegen eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 150 km/st hätte. In der neueren Ausführung hat der Karmann aber statt 520 jetzt 620 qcm Bremsfläche und eine sehr viel weichere Charakteristik der Fußbremse. Auch sonst wurde ja am VW-Fahrgestell in der letzten Zeit einiges getan, und der vorsichtige Mann, der gern schnell fährt, wird in puncto Reifen und Bremsbelägen ohnehin etwas Besonderes tun, wenn er seinen Karmann durch eine solche Hochleistungsanlage zum Vollblut macht. Der Testwagen war mit den Serienbremsbelägen bestückt, ließ aber trotzdem kein Gefühl irgendwelcher Unsicherheit aufkommen, weder in der Straßenlage und Richtungsstabilität (auch bei Seitenwind) noch bei kräftigem Bremsen.

Ein Tausendmarkschein ist nicht eben ein Pappenstiel für den Karmann-Besitzer, aber der Gegenwert in Form dieser Anlage ist auch nicht zu verachten, rückt sie doch die Fahrleistungen in ein Gebiet, in dem sonst nur wesentlich teurere Coupés zu Hause sind. Nicht zuletzt ist es eine Beruhigung, bei dieser Anlage zu wissen, daß es schwache Punkte an ihr nicht gibt, denn alles ist auf die höheren Drehzahlen und Belastungen abgestellt. – Was sich beim serienmäßigen VW-Motor einer kräftigen Leistungssteigerung an Bauteilen hindernd in den Weg stellt, auf die Dauer vielleicht doch nicht halten könnte oder zumindest die Lebensdauer begrenzt, das ist bei der Okrasa-Anlage so verstärkt, daß einfach nichts passieren kann. Diese Beruhigung ist allein ein paar Hundertmarkscheine wert. Mit gutem Gewissen bezeichne ich die Okrasa TSV 1300-Anlage als die überzeugendste aller von mir bisher näher geprüften Anlagen zur Leistungssteigerung. *Dipl.-Ing. W. Buck*



„... die Herrschaft über den Wagen verloren"

VO
UL

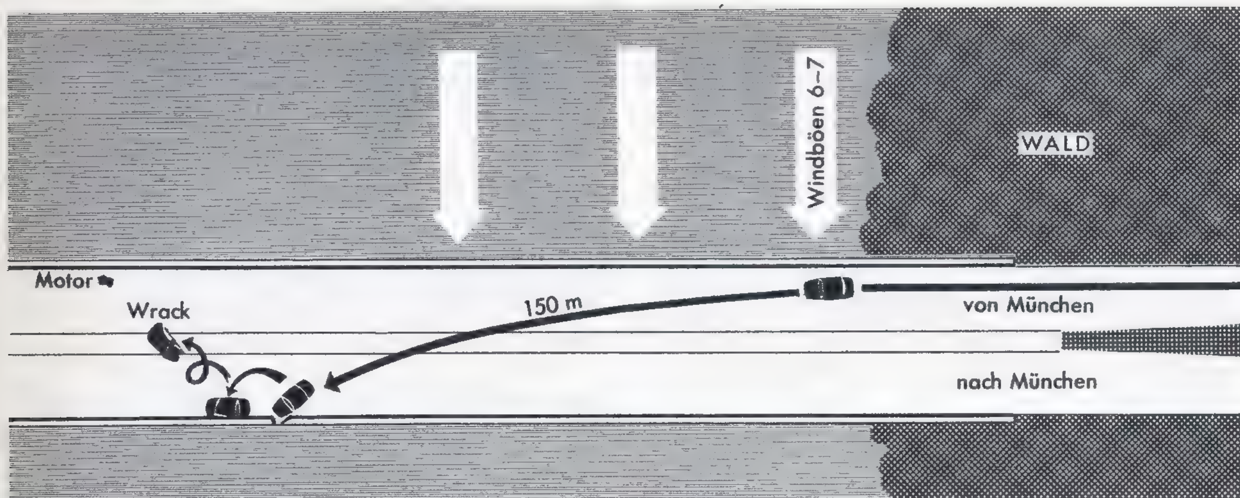
STUTTGART

Natürlich gibt es Unfälle, deren Ursachen vom ersten Augenblick der polizeilichen Feststellung an klarliegen: wenn ein Mann mit 2,5 Promille Alkohol ein Stop-Schild überfährt und mit 60 in eine Hauptverkehrsstraße hineinstoßend dort ein anderes Fahrzeug rammt. Aber viele Unfälle haben Ursachen, die zumindest schwer ergründbar sind – wobei ich, das gebe ich ganz offen zu, mit dem vielleicht nicht ganz unberechtigten Argwohn herumlaufe, daß die Polizei allzu schnell irgendetwas als Unfall-Ursache einträgt, und dieses irgendetwas eben in sehr vielen eigentlich unklaren Fällen einfach heißt: zu hohe Geschwindigkeit. Das ist nämlich wirklich das einfachste, was man sagen kann, ›irgendwo stimmt es immer, solange es Automobile gibt. Neulich fuhr ich die rheinische Autobahn südwärts, von Köln nach Frankfurt. Es regnete und es war auch noch etwas windig dabei. Der Verkehr schien mir für unsere heutigen Autobahn-Verhältnisse nur mäßig zu sein. Es war am späten Vormittag. Ja, werktags. Vor mir tauchte ein VW auf. Er fuhr nicht so korrekt rechts, wie er es hätte tun können, aber wenigstens nicht links. Seine linken Räder befanden sich in der Mitte der Autobahn, auf Höhe des Mittelstreifens, der dort, wie fast überall, einen Teerbelag besitzt und sich nicht nur durch seine Farbe von der übrigen beton-weißen Bahn unterscheidet, sondern auch dadurch, daß man ihn spürt, wenn man ihn mit den Reifen berührt, denn er steht etwas ab vom ebenen Untergrund. Wie schnell dieser VW fuhr, kann ich nicht exakt angeben, ich denke, es werden 80–90 gewesen sein. Ich kam, schon auf der linken Bahnseite vom letzten Überholvorgang, mit genau 155 an. Plötzlich begann dieser VW – obwohl die Autobahn an dieser Stelle nahezu völlig geradeaus läuft (den vorhandenen ganz weiten Kurvenradius können wir vernachlässigen) – zu schwimmen und zu schwänzeln an, erst leicht, dann sehr schnell stärker, dann begann er sich zu drehen und querzustellen, und zwar in Richtung linke Fahrbahnseite hinüber. Das geschah genau in dem Augenblick, als ich auf eine solche Distanz an ihn herangekommen war, daß man an ein Bremsen nicht mehr denken konnte. Ich glaubte in den ersten Zehntelsekunden, die mir noch zur Verfügung standen, um etwas zu tun, ich könne mit extrem weitem Linksfahren diesen VW noch vermeiden, aber er kam in seiner Drehbewegung zu bedenklich weit nach links hinüber, daß es sicher einen Zusammenstoß oder wenigstens eine intensive Blechberührung gegeben hätte. Rechts an ihm vorbei konnte ich nicht mehr, der Einschlag wäre zu brüsk gewesen. Der Grünstreifen schien frei, und um nicht einseitig abgebremst zu werden, was dann einen Dreher zur Folge hat (man muß ja, wenn der Grünstreifen naß ist und man dort einsinkt, auf das Schlimmste gefaßt sein), zog ich meinen Porsche ganz hinein, das Gras stand sehr hoch, für Bruchteile von Sekunden hatte ich überhaupt keine Sicht mehr, sondern nur Gras vor der Scheibe, gab Vollgas, um die leichte Schleuderbewegung zu parieren, und zog den Wagen sanft wieder auf die Fahrbahn zurück, dem heiligen Christophorus dankend, daß sich in dem Gras nicht gerade ein Kilometerstein befunden hatte.

Ich hätte ja eigentlich gern gewußt, warum dieser VW sich so – wie es schien – völlig unmotiviert auf der Autobahn zu drehen begonnen hat. Doch war ich, als ich aus dem Mittelstreifengras wieder herauskam, schon ein gutes Stück weitergekommen, dann das Abbremsen aus 150 km/st, das Andenrandstellen ohne Parkplatz, der folgende Verkehr,

Der Sulzbach-Viadukt auf der Autobahn Ulm–Stuttgart war vor einiger Zeit Schauplatz eines Unfalls, aus dem es viel zu lernen gibt. Die Kreuze geben die Stellen an, an denen die Verunglückten aus dem Wagen geschleudert wurden und in die Talsohle stürzten (siehe auch Kopfbild).





Diese Zeichnung gibt den Unfallverlauf schematisch wieder. Das Fahrzeug wurde nach dem Austritt aus dem Windschatten von einer Windböe nach links gedrückt, prallte gegen das gegenüberliegende Brückengeländer und blieb schließlich in Fahrbahnmitte liegen.

Fotos: Julius Weitmann

Zeichnungen: Manfred Jäger

der behindert wird, wenn ich versuche, den VW zu finden – kurzum: ich habe nicht gehalten und den VW-Fahrer nicht gefragt. Ich kann mir dreierlei vorstellen: ein Reifen geplatzt, der Motor festgefressen (oder das Getriebe bzw. die Hinterachse) – beides scheint mir unwahrscheinlich; schließlich könnte er durch den mittleren Teerstreifen unruhig geworden sein, plus leichte Windböe plus falsches Korrigieren eines Anfängers plus abgefahrene Reifen bei Regen – jedenfalls wäre die Unfall-Ursache wohl ziemlich schwierig zu finden gewesen wie bei allen „unerklärlichen" Unfällen, die sich gerade auf der Autobahn relativ häufig abspielen.

Vor kurzem hat sich auf der Autobahn Ulm–Stuttgart ein sehr schwerer Unfall ereignet, der bis heute nicht restlos geklärt werden konnte, den wir aber anhand der Aussagen und Berichte, anhand der Fotos und der Bahn-, Wetter- und Wagenverhältnisse genau analysiert haben – und dann kommt man zu einem ziemlich eindeutigen Befund! Ich zitiere zunächst den zwei Tage später auf Grund der polizeilichen Unterlagen in einer Stuttgarter Tageszeitung erschienenen Bericht: *Auf dem Sulzbach-Viadukt ereignete sich ein furchtbares Verkehrsunglück. Ein schwerer Personenwagen amerikanischen Fabrikats prallte in voller Fahrt gegen das Brückengeländer. Die Insassen, zwei junge Mädchen aus München, wurden dabei aus dem Fahrzeug geschleudert und stürzten die 36 Meter hohe Brücke hinunter. Sie waren sofort tot. Bei den Verunglückten handelt es sich um eine 20 Jahre alte Diplom-Kosmetikerin, die den Wagen lenkte, und eine 21jährige Damenschneiderin. Die stehengebliebene Armbanduhr der einen Münchnerin zeigte auf 7 Uhr 12. Das ist, wie die Polizei rekonstruierte, genau die Unfallzeit. Kurz vorher war der Wagen nach Zeugenaussagen „mit sehr hoher Geschwindigkeit" aus Richtung Ulm herangesaust. Dann hatte die Fahrerin mitten auf dem Viadukt vermutlich die Herrschaft über den Wagen verloren, der plötzlich nach links ausbrach und mit ungeheurer Wucht gegen das linke Brückengeländer auf der anderen Fahrbahnseite stieß. Das starke Geländer stieß das Auto wieder auf die Fahrbahnmitte zurück, während die beiden jungen Mädchen über die Brücke in die Tiefe geworfen wurden. Wahrscheinlich haben auch die regennasse Fahrbahn und der böige Wind zu diesem Unfall beigetragen. Wie heftig der Aufprall gewesen sein muß, zeigt der bis zur Unkenntlichkeit zertrümmerte Wagen. Der schwere Motor wurde aus seiner Verankerung gerissen und fast 30 Meter weit durch die Luft geschleudert, bevor er mitten auf der rechten Fahrbahn liegenblieb.*

Dieser Bericht aus den „Stuttgarter Nachrichten" scheint uns in Anbetracht dessen, daß er schon kurz nach dem Ereignis erschienen ist, durchaus korrekt. Ein tragischer Unfall, wenn man bedenkt, daß zu dem Zeitpunkt, als die beiden Mädchen auf die Autobahnbrücke kamen, kein anderer Wagen sie störte, sondern daß die Fahrerin ohne zunächst erkennbare Ursache einfach „die Herrschaft über den Wagen verlor", und wenn man bedenkt, wie beide Mädchen so unglücklich herausgeschleudert wurden, daß sie 36 Meter tief über die Brücke ins Tal fielen. Übrigens, die Fahrerin war ein bekanntes Mannequin, die im Jahr zuvor zur „Miß Saar" und „Miß Kaiserslautern" gekrönt worden war und mit ihrer Freundin in diesem geliehenen Wagen einen Wochenendausflug nach Saarbrücken machen wollte. Sie besaß immerhin schon zwei Jahre den Führerschein und verfügte zwar noch nicht über eine große, aber doch über eine gewisse, über das Neulingsstadium hinausgehende Fahrpraxis.

Warum hatte sie auf so unerklärliche Weise die „Herrschaft über den Wagen verloren"? Die primitivste Erklärung lautet: sie fuhr zu schnell. Der Wagen – es war ein Pontiac 1955, mit einem 180 PS-Motor und einem Eigengewicht von etwa 1800 kg. Die Geschwindigkeit – auch wenn man sie auf den Kilometer genau nicht mehr rekonstruieren kann, läßt sich doch mit einiger Sicherheit sagen: sie betrug 140 bis 150 km/st. Der technische Zustand des Wagens kann als normal gut bezeichnet werden, es ist auch mit Sicherheit festzustellen, daß kein Reifen geplatzt ist, keine Achse gebrochen, keine Lenkung defekt geworden. Es war naß. Die Autobahn geht an dieser Stelle schnurgeradeaus, ein ganz leichtes Gefälle leitet über in eine ebene Strecke, eben die Brücke selbst. Warum soll, auch bei nasser Fahrbahn, wenn es geradeaus geht und keinerlei Verkehrsbehinderung vorhanden ist (morgens kurz nach sieben, die beiden Mädchen waren um fünf Uhr früh bereits in München gestartet), ein großer Pontiac (dessen Spitzengeschwindigkeit weit über 150 km/st liegt) nicht mit guten 140 gefahren werden?

Eine genaue Rekonstruktion aller Einzelheiten fördert nun aber folgendes „belastende" Material zutage:

1. Dort, wo die Autobahn zur Brücke hin leicht fällt, befinden sich seitlich gruppenweise größere Bäume, fast waldartig, die den Seitenwind abschirmen. Dort, wo die Brücke anfängt, hören plötzlich diese Bäume auf, der Wind hat freien Zutritt zur Autobahn.
2. An diesem Morgen hatte der in dieser Gegend herrschende Wind ausgesprochen böigen Charakter, und zwar kamen Böen mit Windstärke 6–7 zustande, was auch ein Seemann schon mit „steifer Brise" bezeichnet und was sich für einen Autofahrer besonders bei höheren Geschwindigkeiten schon sehr spurstörend bemerkbar machen kann.
3. Die Autobahn besitzt eingangs der Brücke eine leichte Querneigung, die zwar – nach Art einer Straßenüberhöhung in Kurven, hier vermutlich wegen besseren Wasserabflusses angebracht – nur 0,8 Prozent beträgt, immer-

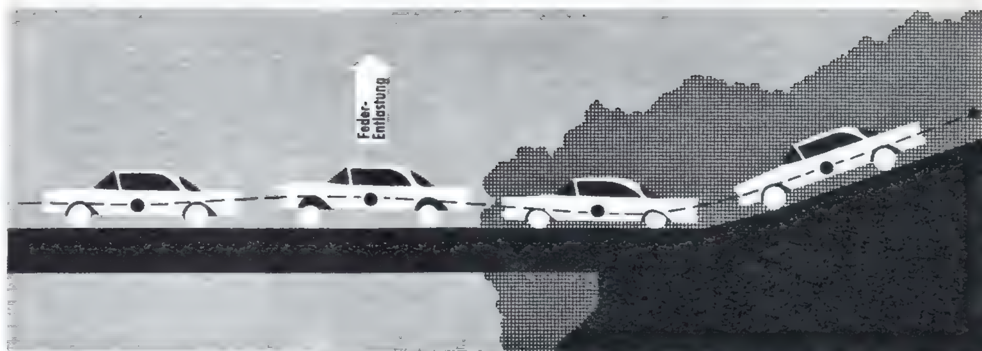
Zum Unglück der Fahrerinnen löste sich das Dach beim Anprall an das Brückengeländer. Sonst wäre ihnen der tödliche Sturz in die Tiefe erspart geblieben. Im Hintergrund rechts liegt der aus dem Wagen gerissene Motor.



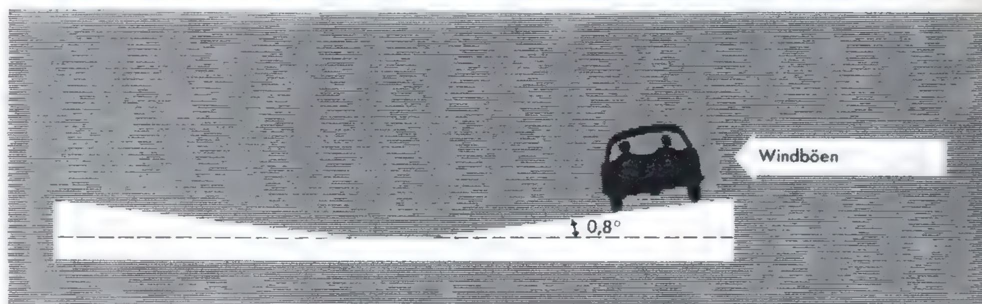
hin dem Wagen eine fühlbare leichte Seitenneigung (nach innen zu) gibt.

4. Der Pontiac 1955 hat eine ausgesprochen weiche Federung. Das hat zur Folge, daß seine Federbewegungen „langwellig" sind. Ein Sportwagen würde wahrscheinlich von dem Übergang zwischen Gefälle und ebener Brückenfahrbahn nicht sehr beeindruckt sein, weil seine verhältnismäßig harte Federung den Stoß schnell und ohne längere Schaukelbewegung aufnimmt. Der Pontiac dagegen wird wahrscheinlich genau in dem Augenblick dem Druck der Windböen ausgeliefert, in dem er beginnt, als Reaktion gegen das Einfedern nach oben auszuschwingen: die Bodenhaftung ist nur gering, der Wagen beginnt plötzlich seitlich wegzugehen, die Querneigung der Fahrbahn tut das ihre dazu, um ihn nach der Autobahnmitte hin etwas abgleiten zu lassen. Natürlich ist diese Situation noch nicht hoffnungslos, muß noch nicht zu einem solch katastrophalen Unfall führen, aber dann sollte man, um Schlimmeres zu vermeiden, erstens beide Hände in der richtigen Weise am Lenkrad haben (zwischen zwanzig vor vier und zehn vor zwei – ich sehe nur ganz wenige Fahrer amerikanischer Wagen, die das tun), zweitens muß man dann mit den richtigen Lenkbewegungen sofort einsetzen: mit leicht sägenden, nicht zu brüsken Korrekturen, unter Ausnutzung der vorhandenen Straßenbreite, drittens muß man mit solchen Böen rechnen, wenn man ohnehin bei windigem Wetter unterwegs ist.

Das Mädchen hat vermutlich solche Finessen nicht beachtet, wußte wohl auch gar nicht über solche Details Bescheid und ist den schweren amerikanischen Wagen nicht gewohnt gewesen. Sicherlich hat sie in irgendeiner Form reagiert, aber zu spät und zu brüsk, um den Wagen noch zu fangen, der dann in einem ziemlich schrägen Winkel (sonst hätte er das Geländer wohl durchbrochen und wäre nicht von diesem abgewiesen worden) nach 150 Metern Querschleuderns über beide Fahrbahnen hinweg den Rand erreicht hatte.



Es kamen mehrere unglückliche Umstände zusammen. Dem Winddruck wurde die Arbeit dadurch erleichtert, da der Wagen beim Übergang vom Gefälle zur ebenen Brückenfahrbahn zunächst ein- und dann wahrscheinlich bei Verlassen des Windschattens gerade nach oben ausfederte, so daß die Belastung der Räder nur gering wa (Eine Gefahr, die neuerdings beim Brückenbau dadurch vermieden wird, daß man die Fahrbahn „durchhängen läßt, so daß kein Knick entstehen kann.) Hinzu kam die Querneigung der Fahrbahn (Bild unten).



Die Mädchen sind deshalb herausgeschleudert worden, weil die Türen aufgingen und das ganze Dach der Limousine hochgeklappt wurde, durch den Aufprall vorne. (Mit Anschnallgurten, dies nur am Rande, wäre ihnen vermutlich der 36 Meter tiefe Sturz erspart geblieben, und sie wären vielleicht noch am Leben, denn im Fahrgastraum des Wagens sah es relativ noch gut aus). Verwüstet, wirklich verwüstet waren Kühler, Vorderachse und Motor des Wagens (der sich sofort aus seiner Befestigung löste) – die Art und Weise, wie das zerstört wurde, zeigt, daß Blech und Chrom allein kein Maßstab sind für die Widerstandsfähigkeit einer Karosse.

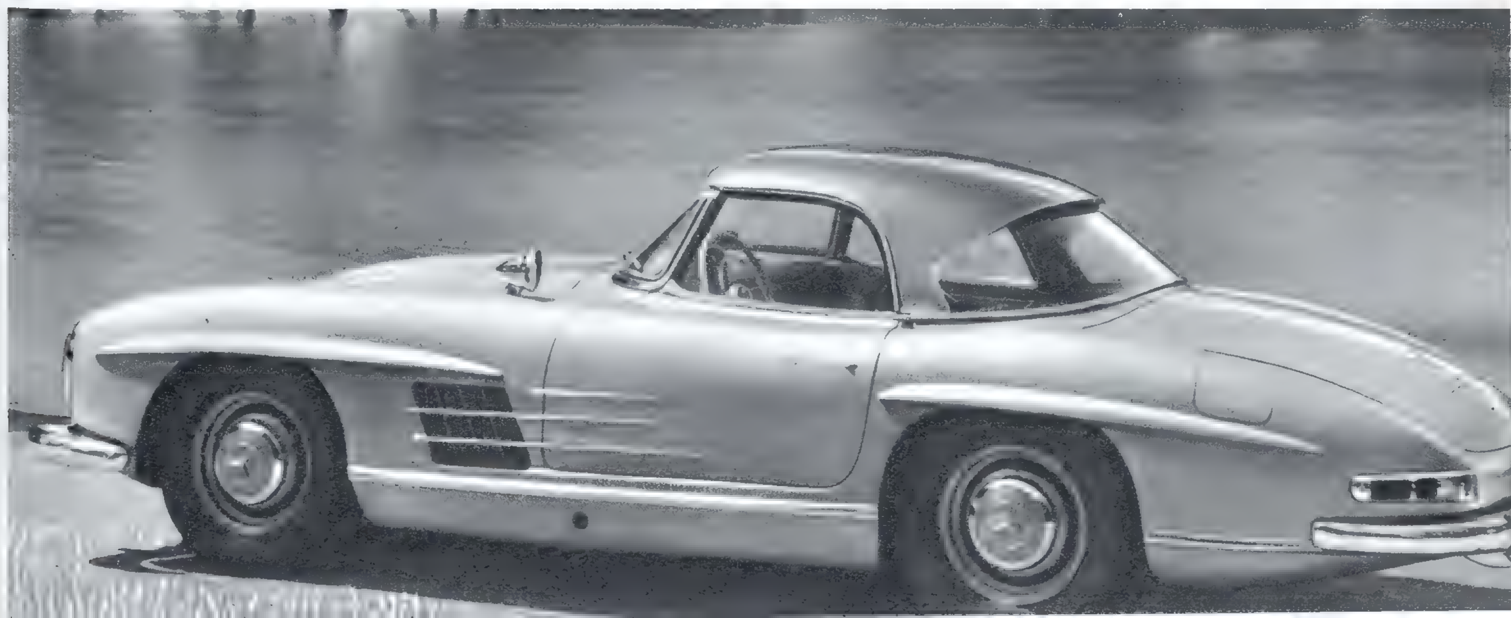
Zum Abschluß aber möchte ich noch einma die „Stuttgarter Nachrichten" zitieren. *„Bei dieser Gelegenheit"*, so hieß es da, *„sei wieder einmal auf das verständnislose Verhalten mancher Autofahrer hingewiesen: Lange Kolonnen parkender Wagen von Neugierigen erschwerten die Arbeit der Landespolizei"*. Ja, wenn es gilt, aus Höflichkeit eine Sekunde zu warten und dem anderen in einer sich einfädelnden Schlange oder an einer Kreuzung den Vortritt zu lassen: da haben die am wenigsten Zeit, die hier am gierigsten gafften.

Richard von Frankenberg

Ein Dach für den Mercedes-Benz 300 SL

Das Coupé mit den nach oben öffnenden Türen, das 1952 die Carrera Panamericana gewann und später als Serienmodell den damals neuen Mercedes-Typ 300 SL zum Begriff machte, wurde Anfang 1957 durch den 300 SL Roadster ersetzt. Seitdem gab es nur diese eine Ausführung, was wohl dadurch zu erklären war, daß der 300 SL hauptsächlich Exportartikel für solche Leute ist, die es sich leisten können, immer in sonnigen Gegenden zu leben. Nun wird aber doch wieder ein Coupédach gebaut, das auch für schon gelieferte Wagen verwendet werden kann und sich wirklich leicht und schnell montieren läßt.

Werkfoto



Die Hohwachter Bucht

Westlich der Linie Trelleborg–Hiddensee wird die Ostsee durch die Barriere der dänischen Inseln Mön und Falster in zwei Arme geteilt: den rechtwinklig nach Norden abbiegenden Öresund und in die Mecklenburger Bucht. Hinter diesem Festland-Insel-Riegel weitet sich die Ostsee, ehe sie einen Weg durch das Gewirr der dänischen Inseln zum Kattegat findet, nochmals zu einem etwa 40 mal 80 km großen Becken aus: der Kieler Bucht, deren Südostzipfel man als „Hohwachter Bucht" bezeichnet.
Aus dem ehemaligen Fischerdorf Hohwacht ist im Laufe der Zeit ein kleines ruhiges Seebad geworden. Denn die waldbestandenen Steilufer mit dem Sandstrand davor waren der hübscheste Fleck an der ganzen Ostseeküste weit und breit, die hier durch ein waldfreies Stück Steilküste, die „Hohe Wacht", die sich wie ein überdimensioniertes Flugzeugträgerdeck weit in das Meer hinaus schiebt, zwei voneinander getrennte Buchten bildet. Deshalb hat man hier – ganz gleich aus welcher Richtung der Wind kommt – immer ein Stück Strand, das auch an stürmischen Tagen im Windschatten liegt. In Hohwacht geht es noch still wie ehemals an der Küste Pommerns zu; keine Eisenbahn gibt es da und keine Durchgangsstraßen; auch nicht die lauten Attribute, ohne die viele Seebäder nicht auszukommen glauben. Ein wenig „en famille" – das ist vielleicht der treffendste Ausdruck, um Hohwacht und sein Badeleben zu charakterisieren.
Andererseits ist hier aber alles, was man billigerweise von einem Fremdenort verlangen kann, vorhanden: Geschäfte und Bankfilialen; ein Tennisplatz und ein Golfplatz; ein Kindergarten und ein Kino. Und schließlich – was für einen Badeaufenthalt sehr wesentlich ist – auch noch ein Büro für Reisewetterversicherung.
Da von Großenbrode auf der Nordspitze der Halbinsel Wagrien die Dänemarkfähre abgeht, ist Hohwacht auf guten und teilweise schnellen Straßen zu erreichen. Von der Elbe aus gibt es dazu 6 Möglichkeiten:
Cuxhaven – Fähre nach Brunsbüttelkoog – Itzehoe – Kellinghusen – Bad Bramstedt – Neumünster – Bornhoved – Plön – Lütjenburg – Hohwacht = 133 km. Diese Strecke ist hinter Kellinghusen und ab Bornhoved außerordentlich lohnend.
Wischhafen – Fähre nach Glückstadt – Krempe – Steinburg – Hörnerkirchen – Bundesstraße 206 – Bad Bramstedt – Neumünster – Bornhoved – Plön – Lütjenburg – Hohwacht = 126 km. Auch diese Strecke ist teilweise sehr hübsch.
Hamburg – Quickborn – Bad Bramstedt – Neumünster – Bornhoved – Plön – Lütjenburg – Hohwacht = 129 km. Diese Strecke wird vom Plöner See an abwechslungsreich, aber zwischen Hamburg und Neumünster (63 km) liegt auf der B 4 starker Verkehr.
Hamburg – Autobahn bis Ausfahrt Eutin – Straßenkreuz Süseler Baum – Eutin – Malente-Gremsmühlen – Dannau – Lütjenburg – Hohwacht = 121 km. Diese Route ist die schnellste Anfahrt von Hamburg nach Hohwacht, aber nicht gleichzeitig die schönste.
Hamburg – Autobahnausfahrt Travemünde – Travemünde – Bäderstraße bis Haffkrug – Süseler Baum – Eutin – Malente-Gremsmühlen – Plön – Lütjenburg – Hohwacht = 153 km. Das ist die landschaftlich schönste Anfahrt von Hamburg nach Hohwacht.
Lauenburg – Pötrau – Mölln – Ratzeburg – Lübeck. Nun entweder weiter wie bei Vorschlag 4 (127 km) oder wie bei Vorschlag 5 (146 km). Zwischen Lauenburg und Lübeck lohnt vor allem das Stück vor und nach Ratzeburg auf der B 207.
Von Kiel aus erreicht man Hohwacht über die B 76, biegt aber nach 13 km in Raisdorf in die B 202 ein, fährt auf dieser bis zur Ortsmitte von Lütjenburg, dann auf der B 202 in Richtung Oldenburg und biegt kurz hinter der Eisenbahnüberführung links ab nach Hohwacht. Das sind 46 km. Diese Strecke ist vom Straßenkreuz bei Raisdorf an schon recht hübsch, aber entlang dem Selenter See mit das Schönste, was es in Wagrien zu sehen gibt.
Wer in Hamburg übernachten will, merke sich das „Motel Hamburg" in der Hoheluft-Chaussee. Es hat 80 Betten und enthält eigentlich alles, was man von einem modernen, auf Autofahrer zugeschnittenen Beherbergungsbetrieb verlangen kann: einen Aufenthaltsraum und ein Restaurant, einen Frisiersalon und ein Duschbad. Die Hoheluft-Chaussee liegt im Stadtteil Eppendorf. Am besten finden Sie sich dorthin durch, wenn Sie von der Lombardsbrücke den Schildern „Neumünster" (B 4) nachfahren, etwa in der Mitte der Fruchtallee rechts in den Eppendorfer Weg einbiegen und diesen solange entlang fahren, bis er die Hoheluft-Chaussee kreuzt.
Daß auf der B 4 besonders im Sommer, wenn die skandinavischen Wagen alle nach dem Süden unterwegs sind, ein starker Verkehr herrscht, wurde schon gesagt. Da aber jetzt auf der Dänemarkfähre Großenbrode – Gedser täglich bis zu 10 Überfahrten in jeder Richtung durchgeführt werden, ist die B 207 zwischen der Autobahnausfahrt Eutin und Neustadt ebenfalls überlastet. Aus diesem Grunde sollte man diese beiden Bundesstraßen zur Anfahrt und auf der Rückreise nach und von Hohwacht nur auf denjenigen Abschnitten benutzen, die nicht durch Nebenstraßen umfahren werden können.
Von welcher Seite aus Sie die Hohwachter Bucht auch anfahren, an den holsteinischen Seen müssen Sie auf jeden Fall vorbei. Sie sind alle außerordentlich schön; besonders das Südufer des Selenter Sees zur Zeit der Laubfärbung und der kleine, nur 5 km ostwärts von Malente-Gremsmühlen liegende kleine Uklei-See. Dahinter kommt



Alte Fischerhäuser an der Ostküste von Hohwacht. Im neuen Teil des Ortes sind sie durch freundliche Einfamilienhäuser ersetzt. Foto: Saebens

man durch eine anmutige Landschaft mit Ackerland und Waldparzellen. Den flachkuppigen Moränenwällen sind hutartig prähistorische Grabhügel aufgesetzt und die Felder durch Knicks eingefaßt. Das sind die für Schleswig-Holstein typischen Wallhecken aus Rotdorn und Haselsträuchern, Kreuzbeeren und Schlehen, in denen der rotrückige Würger seine Beute auf die Dornen spießt, der Vogel Bülow mit den Karfunkelaugen seinen Namen ruft und in günstigen Jahren der Kuckuck sich höchstpersönlich zum Brüten bequemt. Denn der Boden ist fett und schwer, so daß es an Gewürm nicht mangelt, das Laubwerk so saftig, daß allenthalben Raupen kriechen und auf jedem Zweiglein Krabbeltiere sitzen. Später führt die Straße an einem großen Binnensee vorbei, dann geht es eine Höhe hinan, und schließlich rücken Waldstücke bis unmittelbar an die Fahrstraße heran. Auf der einen Seite stehen glattschäftige Buchen; Fichtenschonungen und breitästige Kiefern auf der anderen. Überall, wo das Nachmittagslicht bis auf den Boden fällt, leuchtet das Vorjahrslaub wie Kupfer auf. Das Walddunkel ist in alle Sepiafarben getaucht, zwischen denen hellgrün die Blätter stehen. Es riecht nach Harz und Laub und Erde; im Altholz ruft der Specht, und über dem Unterholz gaukeln hellblaue Flatterlinge.

Dann beschreibt die Straße einen Bogen, der Wald weicht unversehens zurück, und in Schlohweiß, Ziegelrot, Tabakbraun, Knallgelb und Dunkelviolett prangen Häuser, Gärten, Sonnenblumen und Lupinen. Wie eine Waldsiedlung in der Mark sieht das aus. Und das Ganze nennt sich „Hohwacht".

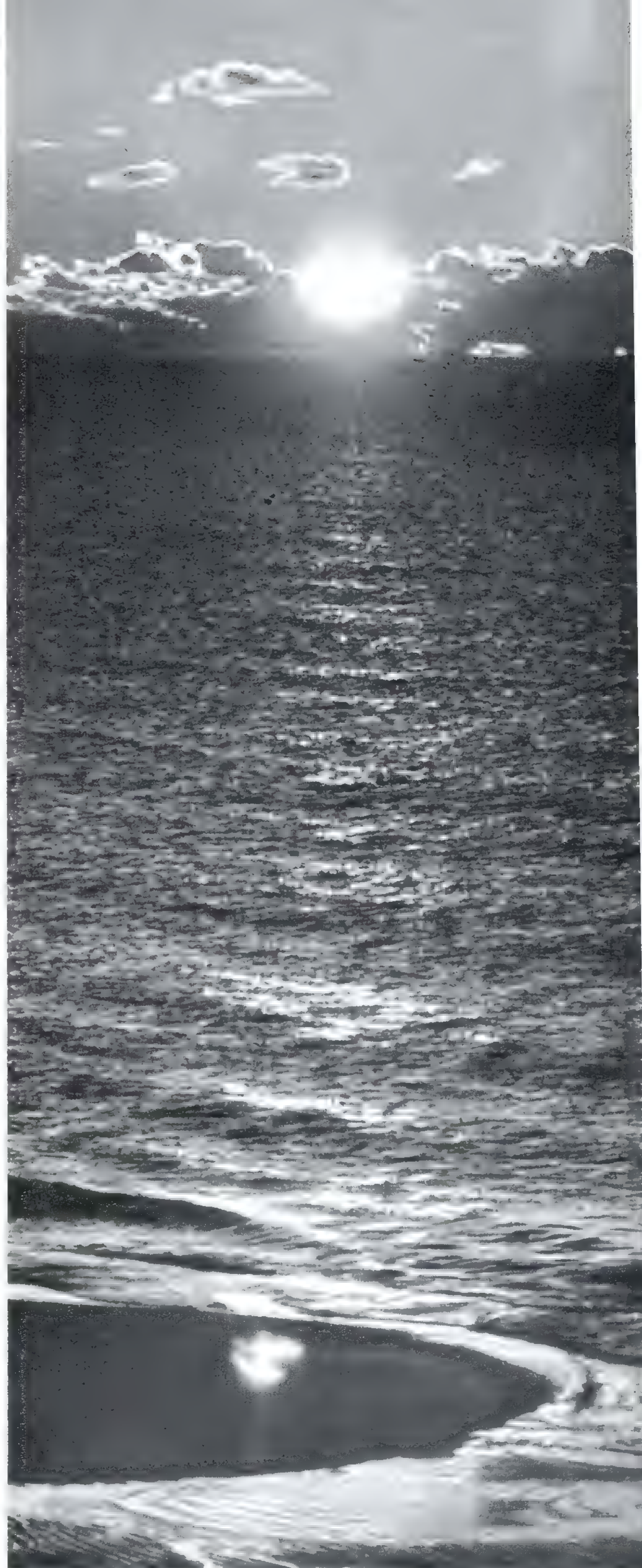
Die Straßen heißen hier „An den Tannen", „Nixenweg", „Im Wiesengrund" und „Am Buchholz"; alles macht einen freundlichen, sauberen Eindruck. Auf dem Weg entlang der Steilküste genießt man dann zwischen Buchen den Blick auf den Strand und das Meer. Der Sand sieht im Abendlicht fahlgelb aus, und dahinter atmet das Meer mit kobaltfarbenen Wellen. Da es hier keine Flut gibt, hat man die Strandkörbe ganz nah an das Wasser gesetzt. Einen Steinwurf breit mag der Strand sein. Die weit auseinanderliegenden Strandburgen besagen, daß man hier nicht aufeinander hockt und den anderen respektiert. Dort, wo Himmel, Wasser und Sand zu einem indifferenten Waschblau zusammenlaufen und keine Strandkörbe mehr stehen, ist aber immer noch Strand. Hier gibt es Möglichkeiten, den ganzen Tag allein zu sein.

Beim Abendessen stellt man fest, daß die Leute nicht hierher gefahren sind, um extravagante Kreationen nach ihrer Wirkung auf andere auszuprobieren. Das „heute gibt es Bouillabaisse, Past' asiutta und Steinbutt à la Neptun" läßt vermuten, daß es in Hohwacht auch noch andere Möglichkeiten gibt. Mit dem Gefühl, hier genau das vorgefunden zu haben, was man sich vorstellte, geht man zu Bett. Dazu rauscht das Meer; unaufdringlich und in gleichmäßigen Intervallen.

Der nächste Morgen überrascht in mehrfacher Hinsicht: der Blick aus dem Fenster – sofern man zwischen dem Mövenweg und dem Bickbeerenbrook wohnt – könnte auch irgendwo in einem deutschen Mittelgebirge sein; irgendwo kräht ein Hahn, und in den Gärten sitzen die Frühaufsteher unter bunten Sonnenschirmen beim Frühstück. Der Phlox daneben prahlt von Kobaltblau bis zu den hellsten Alabastertönen, und die Stockrosen an den Hauswänden leuchten in allen Rotschattierungen. Was die Sonne an Farben zu hart erscheinen läßt, wischt feiner Dunst wieder aus. Drüben im Walde lacht der Buchholzer Hengst lauthals drauflos; und die Himmelsziege, die sich das von oben betrachtet hat, kommt vor lauter Begeisterung darüber nicht mehr aus dem Meckern heraus. Obwohl man noch keinen Menschen kennt, fühlt man sich schon irgendwie geborgen.

Von der Steilküste aus sieht der Strand heute ganz anders aus. Der Sand, der gestern nachmittag noch wie Tintorettos berühmtes Gelb aussah, leuchtet jetzt kalkweiß; nur dort, wo die Wellen mit Schaumkronen auslaufen, scheint etwas Goldocker dazwischen zu sein. Das Wasser aber ist durchsichtig und blau eingefärbt. Nachdem heute ein steifer Nordost ansteht, brechen sich die Wellenkämme schon weit draußen und reiten breit über das knietiefe Wasser heran. Dort, wo das Schaumgekringel auf dem Waschstrand ausläuft, huschen Strandläufer hin und her und stochern nach freßbarem Strandgut. Unterhalb der Steilküste, wo der Hochwald in Einzelbäume übergeht, stehen ostereierbunte Wagen. Auch das Mercedes-Cabriolet mit den Neptunbuttleuten von gestern abend steht dort. Ein Parkplatz, gleich vor dem Wasser mit etwas Schatten – geschickt ist das gemacht.

Vorn auf der Landspitze der Hohen Wacht wird es dörflicher. Hier stehen riedgedeckte Fischerhäuser mit roten Klinkerfronten, blitzsauberen Fensterchen und bauschigen Dachhutzen. Graublättrige Weiden wachsen da, und in den dürftigen Seggen grasen Schafe. Drüben auf der schmalen Nehrung hinter dem Schiendorfer Binnensee, wo der Deich beginnt, liegt abgesetzt vom Ort ein Zeltplatz, und



Sonnenuntergang vor der Hohwachter Bucht. Das Meer ist zur Ruhe gekommen, dunkles Abendgewölk kündet die Nacht an. Foto: Lüden

dahinter steigen knickdurchzogen Wiesen und Ackerland auf. Darüber hängt ein Himmel, der nur am Meer so endlos weit und großräumig sein kann.

Unten am Strand liegen Muscheln, die die Wellen auf den Sand geworfen haben. Tintenblaue Miesmuscheln mit Seepocken darauf, Herzmuscheln in hunderterlei Tönungen, spitzausgezogene Schneckengehäuse, angetrocknete Seesterne und Krabbenscheren. Auch eine



gestrandete Qualle ist dabei. Ihre durchsichtige Glasglocke ist schon gelblich angelaufen, und von der Violettzeichnung ist auch nicht mehr viel übriggeblieben. Darüber hängen krummschnäbelige Möven mit schwarzen Flügelspitzen und nach hinten gelegten Rudern. Solange sie der Aufwind trägt, halten sie ihre Handschwingen geschlossen und die Schwanzfedern nur zur Hälfte gespreizt. Ganz nah kommen sie heran, daß man den gelben Augenring erkennen kann.

In Hohwacht gibt es acht Hotels und Gasthäuser, doppelt soviel Pensionen, die gleiche Anzahl Fremdenheime und fast ein volles Hundert Privatunterkünfte. Die Bettpreise für Erwachsene liegen normalerweise zwischen 2.– und 4.50 DM; für Kinder zwischen 1.50 und 3.50 DM. Für eine Übernachtung mit Frühstück muß man pro Tag mit 4.50 bis 7.50 (für Kinder 3.– bis 5.– DM) rechnen. Der Pensionspreis liegt zwischen 7.– und 15.– DM, für Kinder zwischen 5.– und 8.– DM. Die Vollpension setzt aber – anderswo ist das ja auch nicht anders – einen Mindestaufenthalt von drei Tagen voraus. Während der Hauptsaison beträgt die Kurtaxe 10 bis 50 Pfennig pro Tag und Person, die sich aber nach dem 1. September auf die Hälfte vermindert. Die Zeltgebühr beträgt für zwei Tage 1.– DM, für eine Woche 2.50 DM pro Person.

Schlecht ergeht es in Hohwacht nur dem Wauwau. Daß auch der älteste Rattenpinscher mit ausgefallenen Schneidezähnen auf der Promenade an der Leine geführt werden muß, mag noch angehen. An den Strand aber darf nicht einmal ein zweipfündiger Pekinese mit. Da aber hier der Strand auf der einen Seite bis nach Todendorf und auf der anderen bis Heiligenhafen reicht, und überall Bauernwege bis unmittelbar an das Meer heranführen, ist das auch nicht allzu schlimm. Vor allem dann nicht, wenn man Blatt 1 der Deutschen Generalkarte dabei hat.

Das Haus, wo die Fische „à la Neptun" und „à la Wellenschlag" zubereitet werden, habe ich dann auch gefunden. Es heißt „Genueser Schiff" und liegt abseits des Ortes hinter dem Deich, am Strandweg nach Lippe; mit einem Schilfdach, wie es sich für ein richtiges holsteinisches Haus gehört. Der Kamin mit dem weißgeschlämmten Kegelmantel, die antiken Sessel und die Kerzenleuchter davor verraten auf den ersten Blick Kultur. Der Speiseraum und das Gesellschaftszimmer haben Stil; über die Speisekarte zu sprechen erübrigt sich. Hier kann man zwischen Zurückgezogenheit und Geselligkeit wählen; man wird weder gezwungen das eine zu tun noch das andere zu lassen. Die Preise liegen natürlich etwas über dem Hohwachter Niveau; dafür aber sind die kleinen, fast kojenartigen Zimmerchen bis ins letzte raffiniert ausgestattet; und die Bücher, die man abends auf dem Nachttischchen vorfindet, scheint die Komtesse Waldersee, der das „Genueser Schiff" gehört, persönlich ausgewählt zu haben.

In Hohwacht findet also jeder das, was er sucht. Und ich habe mir sagen lassen, daß es dort zum Baden auch im September noch nicht zu spät ist – wenn der Sommer hält, was er bisher versprochen hat.

Ulrich Sempert

Unser Test:

GOLIATH 1100 COUPÉ

Die Publizität, die jeweils den einzelnen Automodellen zuteil wird, ist nicht immer ein Maßstab für deren wirklichen Wert und die ihnen eigentlich zukommende Bedeutung. Andernfalls müßte nämlich über das Goliath 1100 Coupé viel mehr geschrieben und gesprochen werden, als dies tatsächlich geschieht. Es darf wahrlich als eine echte Sensation gelten – und in allen Gazetten würde es als solche gepriesen, hätte seine Wiege in Wolfsburg, Rüsselsheim oder Stuttgart gestanden. Goliath gilt eben landläufig immer noch ein wenig als Außenseiter, und der Ruf dieser Marke ist belastet durch Unzuträglichkeiten, die längst keine Aktualität mehr besitzen. Die entscheidende Wendung in diesem Sinne fand im Februar 1957 statt, als das Goliath-Werk endlich des Laborierens mit den Zweizylinder-Zweitaktmotoren müde wurde und diese durch einen auf Anhieb mustergültig geglückten 1100er Viertakt-Vierzylinder-Boxer mit Wasserkühlung ersetzte. Damit entstand in Verbindung mit der ansonsten schon immer recht vernünftigen Konzeption des Goliath-Personenwagens, seiner geräumigen Pontonkarosserie, seinem Frontantrieb und seinen erfreulichen Fahreigenschaften gewissermaßen über Nacht ein Fahrzeugtyp, der innerhalb seiner Preis- und Größenordnung an Leistung und Wirtschaftlichkeit Außergewöhnliches bot. Es war dann ebenso naheliegend wie folgerichtig, der 40 PS-Ausführung dieses so elegant konstruierten Motors für die



Luxus-Limousine eine Version mit 55 PS Leistung folgen zu lassen, die hauptsächlich durch eine höhere Verdichtung, zwei Vergaser, andere Ventilzeiten und zusätzlichen Ölkühler gekennzeichnet ist. Und nicht weniger logisch folgte schließlich der weitere Entschluß, diesen bereits recht sportlichen Wagen nicht nur als brave Familienlimousine, sondern auch als besonders komfortabel ausgestattetes Coupé anzubieten. Und eben dieses Coupé ist das Objekt unseres heutigen Testberichtes.

Sensationell ist der Wagen zunächst schon in preislicher Hinsicht. Er kostet nur 285 DM mehr als der Karmann-Ghia und 4340 DM weniger als das in seinen Fahrleistungen ungefähr gleichwertige Zweisitzer-Modell des Auto Union 1000. Das Goliath-Coupé ist aber auch nur 620 DM teurer als die Limousine des entsprechenden Typs, während diese Differenz sonst erheblich größer ist (z. B. Isabella 2600 DM, Karmann-Ghia 2900 DM, DKW 5000 DM, 220 S 9000 DM!). Und schließlich figuriert dieser Goliath in einer Preisklasse, in der es bisher außer dem Ghia und dem in Deutschland nur wenig beachteten Metropolitan kein echtes Coupé gab, denn zwischen dem kleinen Goggo und verschiedenen Zweisitzern jenseits der 10 000 Mark-Grenze war da effektiv nichts weiter geboten.

Nun liefert das Goliath-Coupé aber auch ein eklatantes Beispiel dafür, wie rasch die Automobiltechnik voraneilt. Vor 8 Jahren noch bewunderte alle Welt die Fahrleistungen des ersten serienmäßigen Porsche-Modells, des damaligen 1100. Was der aber seinerzeit als ausgesprochener Sportwagen konnte, schafft der Goliath heute trotz höherem Gewicht und, schon räumlich, weit größerem Komfort. Doch kaum jemand hält mittlerweile derartige Leistungen noch besonderer Erwähnung für wert.

Indes braucht man dieses Auto keineswegs unbedingt in irgendwelchen Relationen zu anderen Modellen zu betrachten, denn seine absoluten Merkmale sind schon eindrucksvoll genug.

Bereits eine oberflächliche Betrachtung läßt keinen Zweifel darüber, daß dieser Wagen dazu bestimmt ist, die Ansprüche sehr verwöhnter Kunden zu erfüllen, obschon er im Betrieb nicht mehr, sondern eher weniger kostet als ein Rekord, ein 15 M oder ein 3=6. Zweifarbige Kombinationen von teilweise gewagten, trotzdem aber recht gefälligen Lakkierungen, weiße Gummiprofile als Fenstereinfassungen, dezenter Chromschmuck, sowie Weißwandreifen (diese allerdings gegen einen Aufpreis von 76 DM) geben dem Coupé schon äußerlich eine exklusive Note, wozu noch kommt, daß zweisitzige Automobile eo ipso stets individueller wirken. Verstärkt wird dieser Eindruck dadurch, daß die gesamte Innenausstattung, also Armaturenbrett, Lenkrad, Sitze und Verkleidungen durchweg in hellem Elfenbein, auch hier in zwei Farbtönen geschmackvoll nuanciert, gehalten sind, wobei für sämtliche Bezüge ein ebenso praktisches wie ansehnliches Kunstleder Verwendung findet. Auch die Auskleidung des Daches, der sogenannte Himmel, besteht aus solch hellem, perforiertem Kunstleder. Kein Wunder, daß es einem in diesem Wagen so licht und freundlich vorkommt.

Entscheidende Bedeutung für die Bequemlichkeit und das Wohlbefinden derer, die mit dem Goliath fahren wollen, hat zweifellos die Tatsache, daß er nicht so extrem niedrig ist wie die meisten Coupés, weshalb es zum Ein- und Aussteigen keiner artistischen Gelenkigkeit bedarf, und weshalb vor allem eine ganz normale Sitzposition eingenommen werden kann, was, zumal bei langer Fahrtdauer, ein sehr wohltuender Vorzug ist. Wie großartig man in diesem Coupé sitzt, davon haben wir uns in geradezu drastischer Weise überzeugt: Zweimal fuhren wir eine 760 km lange Strecke (davon nur ein Drittel Autobahn) in 10 Stunden frei weg durch, was unter Berücksichtigung einer halbstündigen Mittagspause einen Schnitt von 80 km/st ergab, ohne daß dieserhalb Fahrer und Wagen bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen werden mußten. Vor allem fiel uns dabei auf, daß wir, von der normalen Ermüdung abgesehen, in keiner Weise zusätzlich strapaziert waren, wie man das sonst von manchen Wagen her kennt, deren Sitzgestaltung oder Pedalanordnung zu wenig körpergerecht sind. Angenehm wirkt sich dabei unter anderem die serienmäßige Schlafsitzeinrichtung aus, die es erlaubt, die Lehnen beider Sitze jederzeit mit einem Handgriff beliebig zu verstellen. Daß uns bei den langen Fahrten Rücken- und Sitzfläche feucht vor Schweiß wurden, dürfte für den Goliath selbst nicht symptomatisch sein, sondern lediglich für die im Testwagen befindlichen Schonbezüge, die aus glasklar durchsichtigem Kunststoff bestanden. Von deren Verwendung möchten wir unseren Lesern abraten, denn sie lassen zwar die Schönheit der Originalausstattung voll zur Geltung kommen, verhindern aber die notwendige Luftzirkulation.

8 Jahre Entwicklung

Viele Jahre lang gehörte Goliath zu den Firmen, die in der Weiterentwicklung und Verbesserung des Zweitaktmotors ihre besondere Aufgabe sahen. Auf dem Gebiet des Zweitakt-Einspritzmotors leisteten die Bremer Pionierarbeit. Darum war es eine Überraschung, als im vorigen Jahr mit einem Schlag alle Zweitakt-Modelle aufgegeben wurden und der Goliath den neukonstruierten Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor erhielt. Wie richtig diese Maßnahme war, zeigen die seitdem erheblich gestiegenen Verkaufszahlen. Im folgenden skizzieren wir die Entwicklung der Goliath-Personenwagen seit 1950:

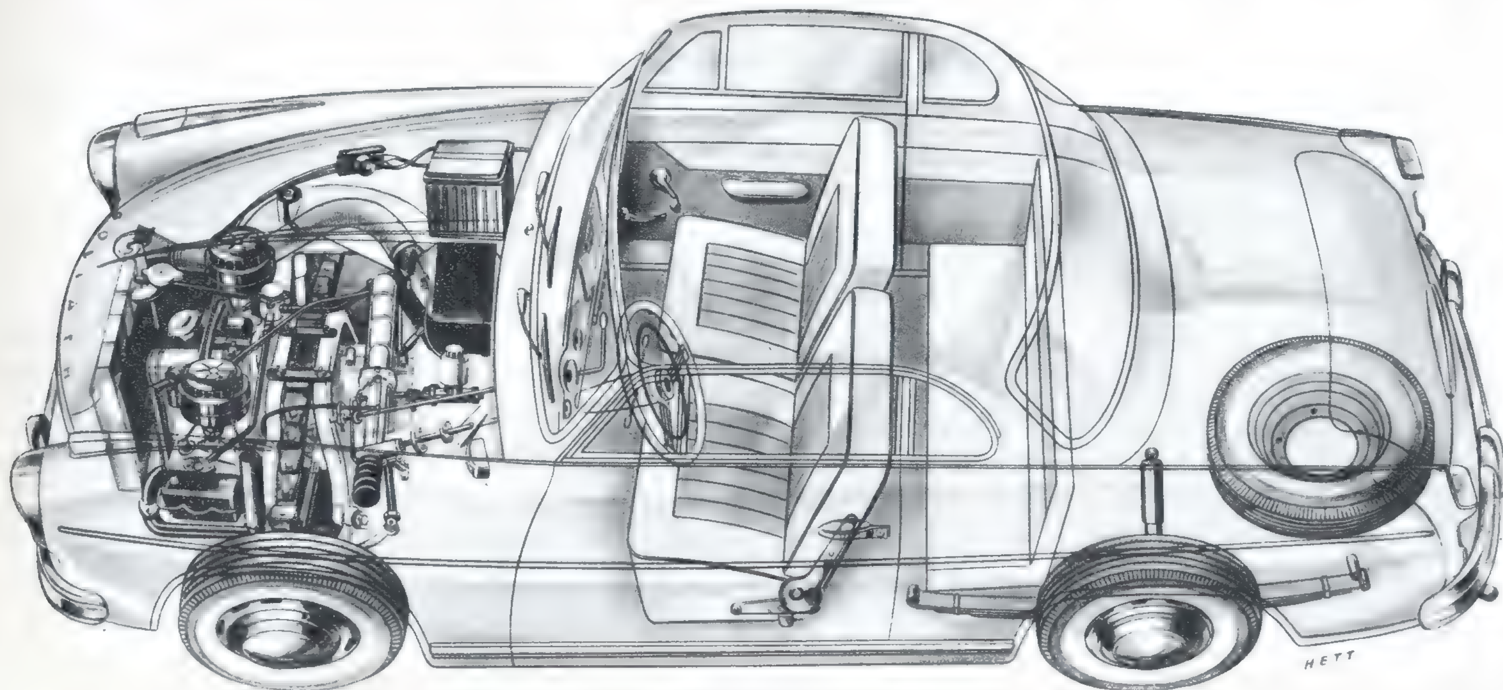
1950:	Goliath GP 700			
		688 ccm	Zweitakt-Vergasermotor	25 PS
1953:	Goliath GP 700 E			
		688 ccm	Zweitakt-Einspritzmotor	29 PS
1956:	Goliath GP 900 E			
		886 ccm	Zweitakt-Einspritzmotor	40 PS
	Goliath GP 700			
		688 ccm	Zweitakt-Vergasermotor	29 PS
1957:	Goliath 1100			
		1093 ccm	Viertakt-Vergasermotor	40 PS
	Goliath 1100 Luxus			
		1093 ccm	Viertakt-Vergasermotor	55 PS

Jedes echte Coupé ist von Haus aus ein Zweisitzer, so auch dieser Goliath. Bei einer Ellbogenbreite von 1290 mm, einer Kopfhöhe von 900 mm und reichlichem Fußraum bietet er auf den beiden mächtigen Einzelsitzen zwei ausgewachsenen Leuten Platz genug. Zudem steht im Heck ein ansehnlicher und dank seiner völlig ebenen Grundfläche gut ausnutzbarer Kofferraum zur Verfügung. Allerhand weiteres Gepäck kann innen im Wagen hinter den Sitzen mitgenommen werden. Dort befindet sich eine kleine Sitzbank, die jedoch nur zur Not für ein oder zwei Kinder ausreicht, während man sie einem Erwachsenen höchstens gelegentlich für eine ganz kurze Fahrt zumuten kann. Die Notsitzbank da hinten vermochte uns jedenfalls nicht recht zu begeistern, denn man kann kaum jemand darauf setzen, und als Ablage für Handgepäck, Mäntel und Einkaufspäckchen eigne sie sich ebenfalls wenig, weil sie so kurz un flach ist, daß alles gern nach vorne herunte rutscht. Hier wäre weniger vielleicht meh Wir möchten vorschlagen, einfach eine eben Ablagefläche mit vorderem Begrenzungsbor zu installieren und den jetzigen Notsitz ode vielleicht sogar einen richtigen Quersitz nu auf Wunsch und dann ruhig gegen Aufprei zu liefern.

Die äußerst reichhaltige Zubehörausstattun tut das ihrige, um das Goliath-Coupé z einem rechten Schmuckstück zu machen. Au der elfenbeinfarbenen Armaturentafel befin den sich, gut im Blickfeld des Fahrers liegend drei Instrumente, nämlich ein schön großer kreisrunder Tachometer (Anzeigebereich bi 150 km/st) mit Kilometer- und Tageskilometerzähler, eine elektrische(!) Zeituhr sowie, i einem Gerät mit den Kontrolleuchten zusammengefaßt, Benzinanzeige und Fernthermometer. Die Beleuchtung der Instrumente kann mit dem drehbaren Lichtschalter beliebig eingestellt werden. Serienmäßig sind eine Scheibenwaschanlage, selbsttätiger Zigarrenanzünder, Lichthupe (mit dem Hand-Abblendschalter kombiniert), Zweiklanghorn mit Hupring auf dem Lenkrad und zwei gepolsterte Sonnenblenden vorhanden. Auch die Heizungs- und Lüftungsanlage von ausgezeichneter Wirksamkeit muß hier erwähnt werden, die freilich, wiewohl sie von vornherein eingebaut ist, gesondert in Rechnung gestellt wird. Ein Gebläse hierzu gibt es nur auf Sonderbestellung. Erfreulicherweise setzt der Ausstellmechanismus der Lüftungsfenster in den Türen nicht so viele Mühe und Fingerfertigkeit voraus, wie sonst meistens üblich. Die Türfenster selbst lassen sich – nur drei Kurbeldrehungen muß man da machen – voll abkurbeln. Beide Türen haben Arretierungen zum Offenhalten, Kontakte für die automatische Innenbeleuchtung und hohle Armstützen, die gleichzeitig als Handgriffe zum Türzumachen dienen. Erfreulicherweise sieht der Fahrer sowohl die vorderen als auch die hinteren Kotflügel von seinem Sitz aus. Und als kleine Aufmerksamkeit darf man es betrachten, daß der Goliath vorn unten eine Öse zum Einhängen des Abschleppseiles besitzt. Wie sehr ist man doch bei fast allen modernen Autos um so eine Vorrichtung im Notfall verlegen!

Der offensichtliche Luxus, den das Goliath-Coupé aufweist, verleitet einen leicht dazu, ein paar weniger positive Feststellungen besonders kritisch zu betrachten. Aber auch und gerade hier muß der enorm günstige Preis des Wagens bedacht werden, der schließlich nicht von ungefähr kommen kann, wenn schon Leistung und Zubehör weit über dem Durchschnitt liegen. Außerdem ist es vielleicht verständlich, aber dennoch ungerecht, wenn hier manche Leute das Finish doppelt und dreimal so teurer Wagen zum Vergleich heranziehen. Immerhin darf man aber sagen, daß insbesondere die karosseriemäßige Detailverarbeitung sicherlich ein wenig akkurater und ebenmäßiger erfolgen könnte und daß manche Kleinigkeiten etwas besser hätten überlegt werden sollen. So sind zum Beispiel die beiden Sonnenblenden zwar schön gepolstert, aber für ihren eigentlichen Zweck zu schmal. Parallel, wie sich das gehört, laufen die Scheibenwischer, doch sind sie gewiß nicht optimal ausgelegt, und zudem sollten sie hier lieber auf der rechten, statt auf der linken Seite ihre Endstellung haben. Für Spiegelungen von Armaturenbrett und Lenkrad

in der Windschutzscheibe gibt es heutzutage kaum mehr eine Entschuldigung. Der Blinkerschalter gehört nicht rechts, sondern links unter das Lenkrad, wo er sich mit dem dort bereits vorhandenen Lichtschalter besser vertragen würde als jetzt, wo diese beiden sich gerade in den unpassendsten Situationen gegenseitig Konkurrenz machen wollen. Außerdem hätte man die so rasch fast allgemein üblich gewordene Kombination der hinteren Brems- und Blinkerleuchten lieber nicht unbesehen übernehmen sollen. Mit der Knopfgalerie unter dem Armaturenbrett konnten wir uns noch nie befreunden, denn die Geschichte ist zu wenig sinnfällig, und sie lenkt bei Bedarf den Fahrer durch unnötige Überlegungen oder Versuche ab. Fensterkurbeln und innere Türgriffe liegen nicht sonderlich geschickt. Und gerade bei diesem Wagen würden wir Wert darauf legen, daß sich auch die rechte Türe von außen sperren und auch die Fahrertüre von innen verriegeln läßt. Generell möchte man sich schließlich wünschen, daß etwas mehr für die innere Sicherheit getan würde, wobei der Einbau einer Windschutzscheibe aus Verbundglas statt der jetzt verwendeten aus Sekurit-S nur einer von vielen Punkten wäre.
Indes, wir sagten es schon, handelt es sich hier durchweg nicht um schwerwiegende Bemängelungen, sie haben wirklich nur untergeordnete Bedeutung im Vergleich zu den überzeugenden Qualitäten dieses Wagens, die nicht nur an Hand seiner recht generösen Ausstattung zum Ausdruck kommen, sondern mindestens ebenso in den effektiven Fahrleistungen. Und über diese wollen wir uns jetzt unterhalten.
Das Goliath-Coupé gehört nicht zu den Leichtgewichten, was auf Grund seiner Bauart und eingedenk seines vielen Zubehörs auch niemand erwarten kann. Um so mehr aber hat man allen Grund zu staunen, was es auf der Straße mit seinem kleinen 1,1 Liter-Motor zu leisten vermag, ohne daß dieser unmäßig belastet werden müßte. Abgesehen davon darf man ihm die volle Leistung bedenkenlos abverlangen, denn um die Wärmeabfuhr braucht man bei diesem Leichtmetall-Boxermotor mit nassen Zylinderlaufbüchsen gewiß nicht besorgt zu sein. Außerdem ist ja noch ein Ölkühler vorhanden, der vorn links neben dem Wasserkühler – wie ein Appendix desselben – hängt. Gewiß zählt der Motor mit seiner spezifischen Leistung von über 50 PS/Liter eindeutig zu jenen sportlichen Charakters, und das kommt praktisch darin zum Ausdruck, daß man ihn, wenn man schnell fahren will, schön auf Touren halten muß, wobei er einen recht gesunden Ton vernehmen läßt. Andererseits aber leidet er keineswegs wie andere Hochleistungsmaschinen unter dem Nachteil, in niedrigeren Drehzahlbereichen faul und schwerfällig zu laufen. Es ist im Gegenteil höchst überraschend, wie angenehm sich das Goliath-Coupé auch in gemütlichem Tempo spazierenfahren läßt, leise, geschmeidig, elastisch und weich. Und es tut diesem Auto Unrecht, wer ihm den lauten Motor zum Vorwurf machen wollte. Fährt man ihn nämlich nicht schneller, als man dies mit jedem normalen 1,5 Liter tun kann, dann ist er eher leiser als dieser, und lauter wird er schließlich um genau so viel, wie er den Limousinen davonläuft! Im übrigen ist die Startwilligkeit und der glänzend ausgeglichene, runde Lauf des Motors eine reine Freude. Irgendwelche kritischen Drehzahlen scheinen ihm völlig fremd zu sein.
Für schaltfaule Leute ist dieses Coupé wohl nicht der richtige Wagen, wir deuteten es schon an. Aber deswegen braucht sich hier keiner zu fürchten, denn die Schaltung ist eine andere als die der Goliaths von einst. Heute erfreuen sie sich eines bis zum I. Gang herunter vollsynchronisierten Vierganggetriebes, das sich mühelos und ohne große Aufmerksamkeit schalten läßt. Der Rückwärtsgang sperrt sich gern ein wenig, aber das ist bei anderen Autos genauso. Die einzelnen Gangstufen sind trefflich gewählt, sie passen genau zu dem temperamentvollen Motor und umfassen genügend weite Geschwindigkeitsbereiche.
Frontantrieb! Die Zeit ist längst vorbei, in der diese Bauart einem Wagen von vornherein überlegene Fahreigenschaften gegenüber dem Hinterradantrieb einbrachte. So gibt es heute Fronttriebwagen, die immer noch im Rufe stehen, eine ganz besonders gute Straßen- und Kurvenlage zu haben, obgleich diese inzwischen nicht oder kaum mehr dem allgemein erreichten Stand entsprechen. Der Goliath aber gehört heute zu den ganz wenigen Modellen, die noch in wirklich überzeugender Weise den Frontantrieb zur Geltung bringen. Gegenüber seinen zweitaktenden Vorgängern hat der 1100 nämlich nicht nur einen neuen Motor, sondern auch eine andere und erheblich bessere Lenkungsauslegung bekommen. Sie blieb ziemlich direkt übersetzt, wenn auch etwas weniger als vorher, ist aber jetzt wunderbar leichtgängig, feinfühlig und bestens gedämpft. Zudem – und das ist hier besonders wichtig – zeitigt jetzt beim Goliath der Frontantrieb beim Gasgeben und beim Gaswegnehmen kaum mehr unerwünschte Einflüsse auf die Lenkung. Vor allem in der Kurve fand man das oft gar nicht schön. Derartige Rückwirkungen sind zwar nicht hundertprozentig eliminiert, aber höchstens noch bei größter Aufmerksamkeit von geübten Fahrern wahrnehmbar. Im übrigen hat der Goliath eben wirklich sehr lobenswerte Fahreigenschaften, gekennzeichnet durch eine einwandfreie Bodenhaftung der Räder bei guter wie bei schlechter Fahrbahn, durch eine zuverlässige Spurhaltung bei rascher Geradeausfahrt ebenso wie in schnellen Kurven, durch eine bemerkenswert geringe Seitenwindempfindlichkeit und durch eine minimale Kurvenneigung. Die Federung ist zwar nicht weich, doch absolut angenehm und dem Charakter dieses sportlichen Wagens angepaßt. In bezug auf die kleinen 13 Zoll-Räder, die Goliath ja auch schon seit geraumer Zeit verwendet, machten wir hier keine auffälligen Beobachtungen. Der Testwagen war mit schlauchlosen Weißwandreifen von Englebert ausgerüstet, die sich bei Trockenheit und bei Nässe tadellos verhielten, nur rillenempfindlich waren sie halt auch, und in Kurven schrien sie selbst bei mäßigem Tempo ein bißchen zu viel.
Jedenfalls gehört in bezug auf die Fahrwerksqualitäten der Goliath zum besten, was die deutsche Automobilindustrie derzeit vorzuweisen hat. In einem äußerst wichtigen Punkt, nämlich in den Bremsen, gehört er sogar zu den besten überhaupt. Nicht daß wir extrem kurze Bremswege zu melden hätten, nein, die entsprechen durchaus den Werten anderer guter Bremsen. Frappierend ist vielmehr, welch geringen Pedaldruck sie erfordern, wodurch sich die Bremswirkung wundervoll genau und gefühlvoll dosieren läßt. Sie sprechen ganz weich, doch absolut sicher an und behalten auch bei starker Beanspruchung eine gleichbleibende Gebrauchstüchtigkeit. Doch wann ist so ein kritischer Tester schon ganz zufrieden? Jetzt würde er sich noch wünschen, daß der rechte Fuß lediglich mit



einer leichten Drehung auf dem Absatz vom Gas auf das Bremspedal überwechseln könnte. Nicht ganz glücklich finden wir den Platz des Handbremshebels links am Mitteltunnel, indes darf erfreulicherweise konstatiert werden, daß auch die Handbremse hier brauchbarer ist als üblich. Selbstredend würden wir es begrüßen, wenn der Bremsflüssigkeitsbehälter, der sich an gut zugänglicher Stelle im Motorraum befindet, bald aus durchsichtigem Werkstoff bestünde.

Mit 135 km/st haben wir die Höchstgeschwindigkeit des Coupés gestoppt, das waren über 140 auf dem 6 % voreilenden Tachometer. Im Gefälle oder bei Rückenwind läuft er noch gut 10 Kilometer schneller. Man kann ihn da ruhig gewähren lassen, denn bei der steifen Untersetzung des IV. Ganges läuft man kaum Gefahr, den Motor dabei zu überdrehen. Der Goliath ist nach Maßgabe seines Hubraums ein wirklich schnelles Auto, das es immerhin gestattet, die vielen Rekord, 15 M und 3=6 spielend abzuhängen, ebenso die alten 180er und selbst deren Ausgaben neuerer Art vermögen gegenüber dem flinken Bremer Coupé nur meterweise an Boden zu gewinnen.

Daß der 55 PS-Goliath Superbenzin braucht, wird ihm angesichts solcher Fahrleistungen wohl kaum jemand verübeln, zumal er dies mit einem überraschend niedrigen Verbrauch ausgleicht. Mehr als sonst – infolge der rein zufällig entstandenen Notwendigkeit, eine über 1500 km lange Reise in zwei Fahrtagen zu erledigen – wurde der Testwagen fast ausschließlich im Vollastbereich gefahren. In solchem Fall pflegen ja sonst Zweivergasermotoren nicht übermäßig sparsam zu sein, so sehr sie das auch bei Teillast sein mögen. Wir haben unseren Durchschnittsverbrauch über insgesamt 2000 Kilometer mehrmals nachgerechnet, weil er uns fast unwahrscheinlich vorkam. Doch es blieb dabei: 8,8 Liter/100 km! Damit ist das Goliath-Coupé eines der relativ sparsamsten Automobile überhaupt. Ein Ölverbrauch war, was wiederum im Hinblick auf unsere Langstreckenfahrten sehr bemerkenswert erscheint, nicht festzustellen. Auch Goliath hat übrigens seit einigen Monaten den Ölwechselturnus von 2500 auf 5000 km ausgedehnt.

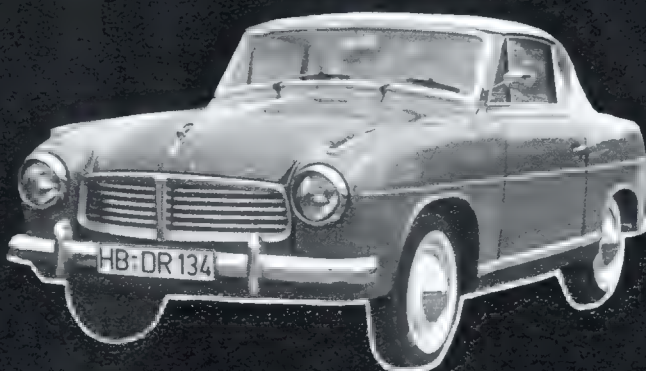
Der hinten liegende Tank faßt 45 Liter, ausreichend also für knapp 500 km Fahrtstrecke. 5 Liter davon sind durch einen Reservehahn zuschaltbar. An der Kapazität des Krafttstofftankes und an der Ausrüstung mit Benzinuhr und Reservehahn zugleich mögen sich bitte recht viele Konstrukteure ein Beispiel nehmen.

Das Goliath-Coupé, eine besonders erfreuliche Erscheinung und echte Bereicherung des deutschen Automarktes, ist freilich nicht für Leute bestimmt, die ihren Wagen bloß als Werkzeug, als Beförderungsmittel betrachten. Selbstverständlich fügt es sich auch in die Routine des Alltagsbetriebes, aber dennoch gehört es eigentlich in die Hand von Enthusiasten, die das Autofahren um seiner selbst willen zu genießen verstehen. Manch einer würde freilich das vielleicht erst mit Goliath-Coupé kennenlernen, denn seinem Charme kann sich so leicht niemand entziehen. Es wird von Fall zu Fall viele triftige Gründe geben, sich irgendeinen anderen Wagen zu kaufen als dieses Coupé. Aber wer sich nicht wenigstens theoretisch, platonisch gewissermaßen, dafür begeistern könnte, der ist nicht wert, einen Führerschein zu besitzen.

Werner Oswald

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

GOLIATH 1100 COUPÉ



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxer, Bohrung x Hub 74x64 mm, Hubraum 1093 ccm, Verdichtung 7,9:1, Leistung 55 PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 8,4 m/kg bei 4000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), Nockenwelle im Kurbelgehäuse, Leichtmetall-Zylinderkopf, Leichtmetall-Zylinderblock mit nassen Laufbüchsen, Leichtmetall-Kurbelgehäuse, 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 3,75 Liter) mit Ölkühler, 2 Fallstromvergaser Solex 32 PICB, mechanische Benzinpumpe, 45-Liter-Tank im Heck (einschließlich 5 Liter Reserveschaltung), Batterie 6 Volt 84 Amp.st. (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei max. Drehzahl (5500 U/min) 11,7 m/s, bei 100 km/st (3760 U/min) 8,0 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Schalthebel am Armaturenbrett unter Lenkrad, Untersetzungen: I. 4,0, II. 2,16, III. 1,31, IV. 0,85, Rückwärts 3,82, Antrieb 4,714. Ölinhalt Getriebe und Achsantrieb 2 Liter.

FAHRWERK

Zentralrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit 1 Querfeder oben und Querlenkern unten, hinten Starrachse mit längsliegenden Halbfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Reifen 5,60–13 schlauchlos (1,6/1,6 atü), Zahnstangenlenkung (19,75:1), hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 736 cm², Seilzughandbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2270 mm, Spur 1290/1250 mm, Außenmaße 4020x1630x1370 mm, Wendekreisdurchmesser 10,7 m, Wagengewicht vollgetankt 915 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1225 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	0 bis 60 km/st
III. Gang	20 bis 95 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchstgeschwindigkeit	135 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	9 sec
0 bis 80 km/st	14 sec
0 bis 100 km/st	22 sec
0 bis 120 km/st	36 sec
1 km mit stehendem Start	43,5 sec

Steigfähigkeit

I. 35%, II. 19%, III. 11%, IV. 5%

Leistungsgewicht

fahrfertig	16,6 kg/PS
voll belastet	22,3 kg/PS

Verbrauch (Superbenzin)

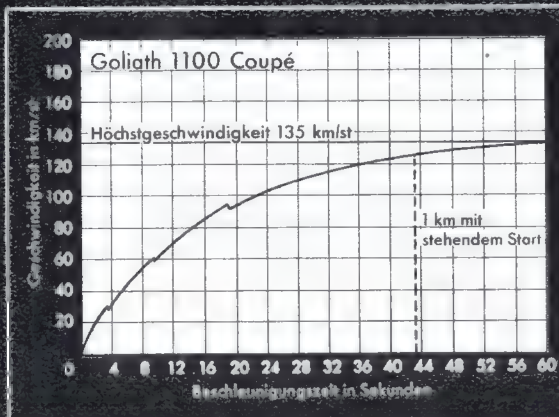
bei 60 km/st	6 Liter/100 km
bei 80 km/st	6,5 Liter/100 km
bei 100 km/st	8 Liter/100 km
bei 120 km/st	10 Liter/100 km
nach DIN 70030	8,4 Liter/100 km
Testverbrauch	8,8 Liter/100 km

Wartung
(Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 5000 km
Schmierdienst	alle 2500 km
Einfahrvorschriften	3000 km

PREIS

Coupé zweisitzig	DM 7600.—
+ Heizung	DM 185.—
a. W. Weißwandreifen	DM 76.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr ..... DM 159.—

Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 290.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 306.— + 5%



Der Fahrkunst siebtes Kapitel:

Überholen ist keine Sünde

Viele Leute setzen „Überholen" mit „leichtsinnigem Überholen" gleich, sie haben das Gefühl, daß die Tätigkeit des Überholens an sich schon Leichtsinn und darum verwerflich ist. Wer sich aber die Struktur unseres Straßenverkehrs näher ansieht, wird sehen, daß es ohne Überholen gar nicht geht. Nicht nur die notorischen Langsamfahrer zwingen dazu, sondern auch viele Fahrzeuge, deren Fahrer nicht viel dafür können, daß sie den schnelleren Verkehr aufhalten: Lastzüge, Kleinwagen, Ackerschlepper und Pferdefuhrwerke. Auch derjenige, der aus Prinzip nicht oder nur selten überholt, wird so gelegentlich dazu gezwungen. Und er macht es dann, weil es ihm an Übung und an Interesse für die Tätigkeit des Überholens fehlt, zumeist falsch. Wie alles Fahren kann man nämlich auch das Überholen nicht irgendwie gedankenlos bewerkstelligen, sondern man muß es mit Sorgfalt und Überlegung machen.

Die sorgfältige Beobachtung der Straße und ihres Verlaufs, die wir im vorigen Kapitel besprachen, ist für das Überholen unerläßliche Vorbedingung. Ein beliebter Verkehrserziehungssatz, der wie alle Schlagworte nicht ganz treffend ist, lautet: „Überholen – im Zweifel nie!" Zweifel darf es beim Überholen überhaupt nicht geben, denn Voraussetzung ist zunächst einmal der klare Entschluß, ob man überholen will oder nicht, und dieser Entschluß hängt vom Erkennen der Situation ab. Es gibt freilich – und deswegen erfordert auch das richtige Überholen einige Übung und Erfahrung – eine Menge Dinge, auf die man achten muß.

Die Grundformel dafür ist einfach: alles dreht sich nur darum, ob man genügend Platz hat. Wichtiges Kriterium ist die Straßenbreite, und die wiederum läßt sich in die wirkliche und in die verfügbare Straßenbreite unterteilen. Wenn vor uns ein Lastzug fährt, dann ist von der wirklichen Straßenbreite für uns nur der Teil links vom Lastzug verfügbar. Wenn vor diesem Lastzug ein Radfahrer fährt, den der Lastzug bald überholen wird, verringert sich die für uns verfügbare Straßenbreite noch um den Raum, den der Lastzug zum Überholen des Radfahrers braucht. Wir müssen uns also, wenn wir überholen wollen, nicht nur um die bei Überholbeginn zur Verfügung stehende Straßenbreite kümmern, sondern wir müssen von vornherein an den gesamten Überholweg denken. Dazu wiederum müssen wir wissen, was vor dem zu überholenden Fahrzeug los ist und wie dort die Straße aussieht.

Allein die Straßenbreite ist schon ein sehr relativer Begriff. In alten Zeiten baute man die Straßen ziemlich stark gewölbt, man pflasterte sie mit Blaubasalt und pflanzte Bäume an den Straßenrand. Auf solchen Straßen, die es immer noch gibt, können Lastzüge nur sehr weit zur Straßenmitte fahren, weil sie sonst, besonders bei Nässe, leicht ins Schlingern kommen und weil außerdem die Gefahr besteht, daß sie mit ihren Aufbauten die Straßenbäume rasieren. Auf solchen Straßen hat es keinen Sinn, sich verzweifelt zu gebärden und Hupe und Lichthupe zu strapazieren. Auf Straßen mit flachem Querschnitt und weit genug entfernten Bäumen dagegen können Lastzüge durchaus rechts fahren, und sie tun das zumeist auch, wenn sie merken, daß sie überholt werden sollen.

Wie merken sie das? Diese Frage ist ohne Zweifel eine trübe Angelegenheit. Die Erfinder übertreffen sich mit optischen, akustischen und elektronischen Überholmeldern. Wenn aber unser Vordermann eine photoelektrische Überhol-Melde-Anlage eingebaut hat und wir haben eine Radar-Hupe, dann nützt uns das nichts, und darum kann man allenfalls akustischen Überholmeldern einen Sinn zusprechen, die normale Hupengeräusche aufnehmen und verstärken. Viel besser und einfacher wäre es aber, wenn alle Straßen so gebaut würden, daß langsame Fahrzeuge darauf immer ohne Not rechts fahren könnten. Dann erübrigt sich nämlich das jeweilige Anmelden der Überholabsicht. Auf den leider noch zahlreichen gewölbten Landstraßen mit zur Mitte fahrenden Lastzügen ist es aber bisher unerläßlich, und es hat keinen Sinn – falls nicht links viel Platz ist – vorbeifahren zu wollen, ehe nicht der Lastzugfahrer durch deutliches Ausweichen zu erkennen gegeben hat, daß er uns bemerkt hat.

Im übrigen soll der Vordermann ja gelegentlich in den Spiegel sehen. Bei einem Lastzug, dessen Spiegel nach hinten durch die Plane oder durch sonstige Aufbauten abgedeckt ist, braucht man freilich nicht damit zu rechnen, daß man gesehen wird. Garantie dafür hat man leider auch bei einwandfrei sichtbarem Spiegel nicht, denn der kann verstellt sein – oder der Fahrer sieht nicht hinein. Man kann also nie sicher sein, daß man gesehen wird, und selbst ein deutliches Ausweichen nach rechts kann eine Zufalls- oder (was schlimmer ist) eine Einschlaf-Bewegung sein. Es ist unerläßlich, in Zweifelsfällen zunächst vorsichtig zu beobachten, nur dauerndes deutliches Rechtsfahren oder gar Winken des Fahrers gibt einige Sicherheit dafür, daß man vorbei kann. Man muß sich da etwas Zeit lassen, auch wenn einige gute Überhol-Gelegenheiten vorübergehen. Bei Nacht kann man sich übrigens sehr gut durch kurzes Aufblenden bemerkbar machen, aber es ist sehr ungehörig und zeugt von jeglichem Mangel an gutem Benehmen, wenn jemand mit aufgeblendeten Lichtern seinem Vordermann die Sicht behindert. Blendlicht von hinten ist nicht viel ungefährlicher als Blendlicht von vorn, denn es reflektiert nicht nur in den Rückblickspiegeln, sondern auch in der Windschutzscheibe und im Wageninnern.

WAS PASSIERT VORN?

Eine der wichtigsten Überhol-Voraussetzungen wäre damit geklärt: Entweder neben dem zu Überholenden ist genug Platz, oder er weiß, daß er überholt werden soll und hält sich entsprechend rechts. Man muß aber auch noch sehen, was vor ihm los ist, ob ein Radfahrer, ein Fuhrwerk oder auch nur ein Fußgänger ihn zwingen werden, mehr oder weniger nach links auszuweichen. Es gehört zweifellos zu den unangenehmsten Dingen, die beim Überholen passieren können, wenn der Vordermann seinerseits zwingend überholen muß. Darum ist es unbedingt nötig, im Augenblick des Überholbeginns mit einem schnellen scharfen Blick festzustellen, ob Anlaß für so etwas gegeben ist. Diese Feststellung kann mit Sicherheit erst dann geschehen, wenn man schon dicht hinter dem Vordermann und weit links von ihm ist, denn vorher ist der Blickwinkel noch zu flach, der Vordermann selbst verdeckt zu viel von der Fahrbahn vor ihm. Er verdeckt um so mehr, je größer und länger sein Fahrzeug ist. Immerhin kann man aber auch bei langen Lastzügen im Augenblick des Ansetzens zum Überholen – also zu einem Zeitpunkt, an dem man die Überholabsicht noch rückgängig machen kann – auch den rechten Fahrbahnrand des entscheidenden Streckenabschnittes übersehen. Was unmittelbar vor dem Vordermann ist, interessiert nicht mehr so dringend, denn wenn dort ein Hindernis wäre, müßte er ja bereits auszuweichen beginnen. Zur Sicherheit sollte man aber, ehe man zu überholen beginnt, schon einmal zur Information rechts am Vordermann vorbeisehen. Besonders bei langsam fahrenden Vordermännern ist das anzuraten, denn sie können plötzlicher ausscheren als schnelle.

Abgesehen von der Autobahn hat man es ja aber beim Überholen nicht nur mit dem Vordermann und dessen Vordermännern zu tun, sondern auch noch mit dem Gegenverkehr. Gegenverkehr kann immer kommen, und überholen kann man darum nur, wenn man genau weiß, daß keiner kommt. Der Überhol-Idealfall ist eine leere, gerade Straße und ein stur rechts fahrender Vordermann. Vor und in Kurven – man lernt es schon in der Fahrschule – kann man nicht sehen, ob jemand kommt, und darf daher nicht überholen, und ebenso ist es an Bergkuppen. Wer sich über diese primitivsten Regeln hinwegsetzt, ist nicht nur Selbstmörder – Frontalzusammenstöße gehen für den unschuldigen Teil selten besser aus als für den schuldigen.

Es gibt wohl, wie überall, auch für diese Regeln Grenzfälle. So etwa kann man auf breiten übersichtlichen Straßen in flachen Linkskurven unbedenklich überholen. In Rechtskurven dagegen, auch in flachen,

soll man es immer bleiben lassen, denn sie sind nie übersichtlich, weil einem der zu überholende Wagen notwendigerweise die Sicht fast völlig wegnimmt. So ist es denn grundsätzlich ganz klar und einfach, daß man sich nicht mit Überholabsichten zu befassen braucht, solange nicht die Garantie gegeben ist, daß man mit seinem Überholvorgang fertig werden kann, ohne es mit Gegenverkehr zu tun zu bekommen.

Wann ist nun diese Garantie gegeben? Wann haben wir vor einer Kurve, vor einer Bergkuppe oder auch vor einem von weitem entgegenkommenden Fahrzeug noch so viel Platz, daß wir unbedenklich überholen können? Es gibt komplizierte Tabellen und graphische Darstellungen von Überholwegen, an Hand derer man feststellen kann, wie lange und wie weit man bei der und der Geschwindigkeit braucht, um ein so und so schnelles Fahrzeug zu überholen. Solche Theorie ist für die Praxis völlig unbrauchbar. Wenn wir fahren, denken wir nicht in Metern und in Sekunden, sondern wir sehen vor uns Straße und Fahrzeuge, und wir schätzen ausschließlich nach Gefühl und Erfahrung. Und wir liegen dabei fast immer richtig. Wenn es einmal knapp wird beim Überholen, dann haben wir das bestimmt schon vorher im Gefühl gehabt, und als ehrliche Menschen geben wir uns das auch zu. Die gefährlichen Überholer sind auch keineswegs die, die sich um 10 Meter oder um drei Sekunden verschätzt haben, sondern es sind die, die blindlings herumfuhrwerken und sich den Gedanken „reicht's oder reicht's nicht?" niemals klar vorlegen.

Der Überholweg richtet sich nach der eigenen Geschwindigkeit und nach der des zu Überholenden. Er ist, das leuchtet jedem ein, um so länger, je schneller beide fahren. Kurz ist er dagegen, wenn der Überholte langsam und der Überholende schnell fährt. Mit andern Worten: es kommt auf die Differenzgeschwindigkeit an. Überholen geht um so schneller und ist um so sicherer, je größer die Differenz zwischen der Geschwindigkeit beider Fahrzeuge ist. Nur hat die Sache leider oft einen Haken: Woher soll man so schnell die große Differenzgeschwindigkeit bekommen, wenn man einige Zeit hinter einem Vordermann gelegen hat und ihn nun überholen kann?

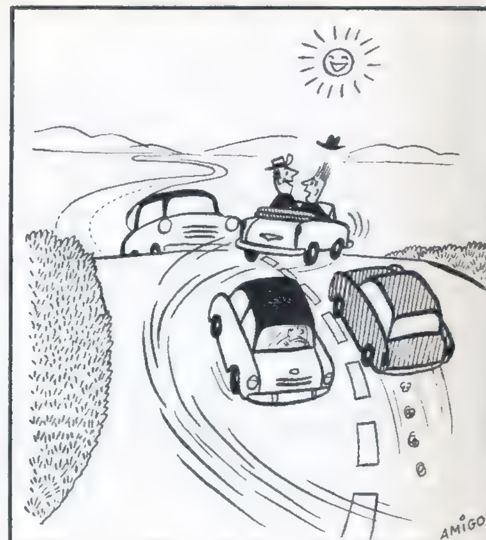
ES MUSS SCHNELL GEHEN

Nun, man kann nicht plötzlich wie eine Rakete davonschießen, aber man kann frühzeitig um einen Gang herunterschalten, und das bringt auch schon einiges. Man braucht nicht zu denken, daß es nur mit einem Sportwagen möglich ist, schnell und zügig zu überholen. Man muß nur wissen, was man mit seinem Fahrzeug machen kann. Bei den meisten unserer kleineren Personenwagen etwa reicht – wenn sie Vierganggetriebe haben – der III. Gang bis etwa 80 km/st, bei Dreiganggetrieben der II. Das bedeutet, daß man bis zum Bereich von etwa 70 km/st nie anders überholen soll als im III. (bzw. II.) Gang. Entsprechend ist es bei geringeren Geschwindigkeiten, bis 50 km/st also ist der II. bzw. I. Gang richtig. Man braucht also nichts weiter zu tun, als sich einmal damit zu beschäftigen, wie weit man die Gänge jeweils ausfahren kann. Dann genügt beim Entschluß zum Überholen ein Blick auf den Tachometer für die Entscheidung, ob man herunterschalten kann oder nicht. Man kann es fast immer. Es schadet dem Motor überhaupt nichts, wenn er einmal kurzzeitig an oder sogar über der – zumeist auf dem Tachometer angegebenen – Grenze für jeden Gang dreht. Selbstverständlich braucht man nicht herunterzuschalten, wenn der Motor sich ohnehin gerade im Bereich seiner besten



„Der biegt jetzt sicher links ein!"

„Was haben Sie denn? Rechts überholen ist verboten, auch wenn dort genug Platz vorhanden ist!"



Kraftentfaltung, also seines günstigsten Drehmoments, befindet – be unserem Viergang-Beispiel im III. Gang etwa ab 60 km/st. Um da zu beurteilen, muß man nicht zum Ingenieur geboren sein, daz genügt etwas Erfahrung und Interesse für die Eigenschaften de eigenen Autos. Wenn man sich nur ein bißchen darum bemüht, ha man sehr bald im Gefühl, was man tun muß, um die günstigste Be schleunigung zu bekommen.

Freilich haben unsere Alltagsfahrzeuge, besonders die kleineren unte ihnen, in dieser Beziehung deutliche Grenzen. Gerade die Möglich keit, immer erhebliche Überschußleistung zum schnellen Überholen zu Verfügung zu haben, ist ein wesentlicher Teil der Fahrsicherhei schneller und sportlicher Wagen mit niedrigem Leistungsgewicht Man muß sich im schwächeren Fahrzeug klar darüber sein, daß ma nicht immer nachmachen kann, was ein schneller Wagen vor einem demonstriert. Es gibt viele Fälle, in denen der eine gefahrlos überholen kann und der andere nicht.

Die große Unbekannte beim Überholen ist die Geschwindigkeit entgegenkommender Fahrzeuge, und es läßt sich kaum ein Anhaltspunkt dafür geben, wie man sie richtig einschätzen soll. Um sicherzugehen, sollte man aber immer mit sehr schnellen Entgegenkommern rechnen, ausgenommen vielleicht solche Fälle, wo es sich ganz deutlich um einen langsamen Ackerschlepper oder ein Pferdegespann handelt. Im übrigen sagt einem die Erfahrung sehr schnell, wann man sich noch sicher fühlen kann und wann nicht. Auch hierbei kommt es also eigentlich nur darauf an, daß man sich darüber klar ist, was man will. Leute, die es erst versuchen und dann auf halbem Wege bremsen, wissen sichtlich nicht, was sie wollen.

Das Überholen ist eine Tätigkeit, die möglichst schnell beendet werden muß. Zum schnellen Beenden hilft uns die hohe Überschußgeschwindigkeit, aber sie ist nicht die einzige Möglichkeit, einen Überholvorgang abzukürzen. Wichtig ist es auch, ihn nicht später als nötig anzufangen. Auch dazu gehört der klare eindeutige Entschluß. Ebenso selbstverständlich, wie man hinten bleibt, solange die Lage nicht klar ist, muß man auch ohne Verzug überholen, wenn sie klar ist. Es ist kaum glaublich, was dabei täglich auf allen unseren Straßen an Zeit verschenkt wird. Es wird völlig überflüssigerweise gezögert, nicht oder zu spät heruntergeschaltet, nicht Vollgas gegeben – die unangebrachteste Form der Sparsamkeit überhaupt – und das alles braucht oft so viel Zeit, daß der mit Sicherheit möglich gewesene Überholvorgang doch noch gefährlich oder gar unmöglich wird. Überholen ist eine Tätigkeit, die Konzentration und Überlegung erfordert. Beides ist beim Fahren immer nötig – beim Überholen merkt man aber am deutlichsten, wenn es fehlt.

Die Bemühung, Zeit einzusparen, kann bedenklich sein, wenn jemand in schneller Fahrt von hinten aufholt und ohne wesentliche Tempoverminderung überholt. Dieses Überholen mit Schuß birgt ein gewisses Risiko, weil es der Überholte fast nie vorher bemerkt. Besonders gefährlich ist es aber, wenn mehrere Fahrzeuge so überholt werden sollen. Denn es ist durchaus möglich, daß eines davon auch gerade überholen will. Ist diese Möglichkeit nicht ganz deutlich ausgeschlossen – etwa dadurch, daß das hintere Fahrzeug sichtlich langsamer oder gerade überholt worden ist, dann sollte man das Überholen mit Schuß lieber bleibenlassen. Gerade schwächere Fahrzeuge, bei denen man nicht gern von der erreichten Geschwindigkeit abgeht, verleiten dazu. Verleiten lassen sollte man sich aber beim Überholen durch nichts.

(Wird fortgesetzt)





H. U. Wieselmann:

Le Mans: Die Briten gi

Natürlich war es Stirling Moss, der als erster bei dem immer von neuem dramatischen Le Mans-Start im Wagen saß, startete und losfuhr. Wie er dann, von Runde zu Runde seinen Vorsprung vor den roten italienischen Ferrari und den grünen britischen Jaguar, Lister-Jaguar und seinen eigenen Aston-Martin-Teamkameraden vergrößernd, im klassischen Grand Prix-Stil den Sarthe-Kurs mit Rundendurchschnitten von 184 km/st durchmaß, sah es nach einer Wiederholung seiner letzten Nürburgring-Demonstration aus. Was Stirling hier zeigte, war weltmeisterliches Können, in souveräner Freiheit dressiert. Ob es allerdings sinnvoll war, aus dem braven Aston-Martin das Letzte herauszupressen, wo das Rennen schließlich über 24 Stunden ging, das möchte ich sehr bezweifeln. Glaubte Stirling, der englische Rennsportwagen ließe sich solche Parforcejagd Tag und Nacht lang gefallen? Oder war der Weltmeister-Dauphin dazu ausersehen, die Konkurrenz zu Tode zu hetzen? In jedem Fall war seine Rechnung falsch.

Vielleicht kann man die beiden Jaguar der Ecurie Ecosse, die bereits ½ Stunde nach Rennbeginn mit durchgeschmorten Kolben vor ihrer Boxe standen, auf sein Konto schreiben. Aber nicht die Jaguar waren die stärksten Gegner der Aston-Martin: das waren in erster Linie die Schwächen der eigenen Konstruktion und erst in zweiter Linie die Ferrari des Typs Testa Rossa. Als Stirling Moss, mit weitem Abstand vor dem Feld liegend, seinen Aston Martin mit abgerissenem Pleuel neben der Rennstrecke stehen ließ, war es 18 Uhr 25 am Sonnabend nachmittag. Obwohl das gigantische Rennen noch nicht einmal 2½ Stunden lief, befanden sich die mehr als 200 000 Zuschauer bereits im 2. Akt des Dramas der britischen Rennsportwagen.

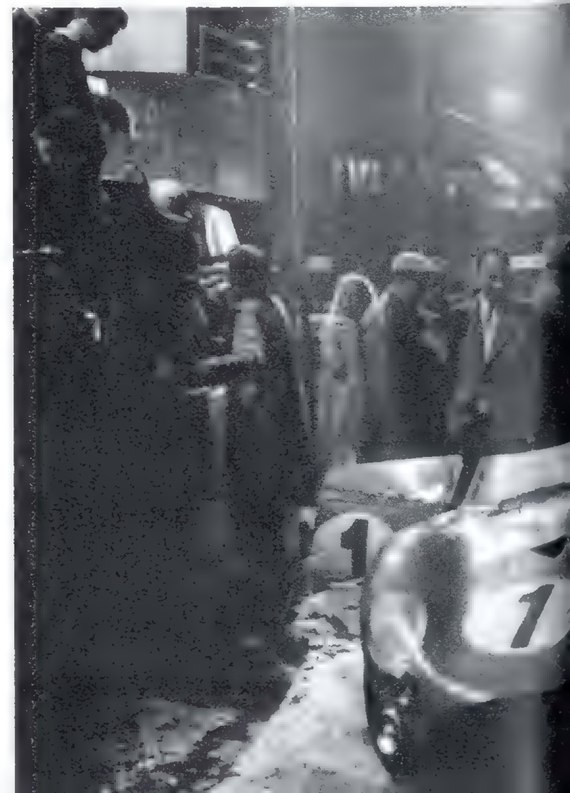
Seit 25 Jahren ist Le Mans das sportliche Eldorado der Briten. Sie haben den Grand Prix d'Endurance immer wieder gewonnen, damals schon mit den mächtigen Bentley, nach dem Krieg immer wieder mit den Jaguar. Das 24 Stundenrennen ist eine britische Domäne; an der Konkurrenz der zähen Insulaner haben sich oft genug die Fabrikteams von Ferrari, Maserati und auch Alfa-Romeo die Zähne ausgebissen. Um so fürchterlicher war der Schlag, den sie erlitten. Von den 55 Fahrzeugen, die in diesem Jahr in Le Mans starteten, waren 21 britischer Herkunft; von diesen 21 waren 2 AC und 1 Peerless Gran Turismo-, die 18 übrigen Rennsportwagen. 24 Stunden später, nach einer großen, schweren Schlacht, der schwersten sicherlich, die in Le Mans geschlagen wurde, waren von diesen 21 britischen Sportwagen 6 am Ziel, 3 davon freilich so hoffnungslos deklassiert, daß sie nicht einmal die Mindestrundenzahl zurückgelegt hatten und darum nicht gewertet werden konnten. Die kleine Tabelle gibt einen Überblick über das britische Desaster:

Am Start	Am Ziel
5 Jaguar 3 Liter	./.
2 Lister-Jaguar 3 Liter	1 (nicht gewertet)
4 Aston-Martin 3 Liter	1
1 Lotus 2 Liter	./.
1 Lotus 1,5 Liter	./.
2 Lotus 1,1 Liter	./.
2 Lotus 0,75 Liter	1
1 Tojeiro 1,1 Liter	./.
2 AC 2 Liter	2 (1 nicht gewertet)
1 Peerless	1 (nicht gewertet)

Insgesamt beendeten 20 von den 55 gestarteten Wagen das unerbittliche Rennen, 17 davon, also nicht einmal ein Drittel, wurden gewertet. Waren die Fahrzeuge und waren die Menschen der enormen Beanspruchung nicht gewachsen? 24 Stunden lang, über rund 4000 km, zu zweit sich abwechselnd im Renntempo zu fahren ist an sich schon genug Strapaze. In Le Mans aber kommt die Nacht hinzu, die unbarmherzige Dunkelheit, die die vertrauten Kurven weiter und die gefährlichen Ecken harmloser erscheinen läßt. Es kommt der Nebel hinzu, der die Strecke in milchige Unklarheit taucht, aus der das grelle Licht der Scheinwerfer wie von einer weißen Wand reflektiert wird. Müdigkeit kommt und gleichzeitig die erhöhte Gefahr beim Überholen anderer Wagen bei verminderter Sicht. Das Allerschlimmste aber war in diesem Jahr der Regen. Er forderte einen gnadenlosen Tribut von allen jenen, die sich nicht mit völliger Konzentration auf ihn und seine tückischen Folgen einstellten. Es ist symptomatisch, daß kein einziger Weltklasse-Fahrer ein Opfer der schlüpfrigen Strecke wurde.

Louis Bromfield's Großer Regen war ein schwacher Aufguß gegen das, was die schwarzen Wolken, die vom Atlantik her gesegelt kamen, über der Sarthe-Rundstrecke veranstalteten. Man muß schon auf Joseph

Die Fahrt des einzigen 3 Liter-Maserati, gefahren von Godia-B









Die drei Siegerwagen der 24 Stunden von Le Mans: links (Nr. 14) der Testa Rossa-Ferrari von Gendebien-Hill. In der Mitte der Zweite: der 3 Liter Aston-Martin der Brüder Whitehead. Und rechts als Dritter der kleine 1,6 Liter-Porsche von Behra-Herrmann, der hier gerade einen 2 Liter AC überholt hat.

gen sang- und klanglos unter

Conrads Schilderungen überraschender Südsee-Regenstürme zurückgreifen, wenn man eine Vorstellung von den entfesselten Elementen haben will, wie sie in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag in Le Mans tobten. Aber auch das ist nur ein matter Vergleich: während Conrads schmalgesichtige Polynesier sich zitternd unter Bambusdächern zusammendrückten, prasselten hier die Regenströme auf Fahrer und Fahrbahn, die einen beinahe blind, die andere tückisch glatt machend. Jedes Fahrzeug zog eine 30, ja

r, war nachts zu Ende, als der Motor seinen Geist aufgab.

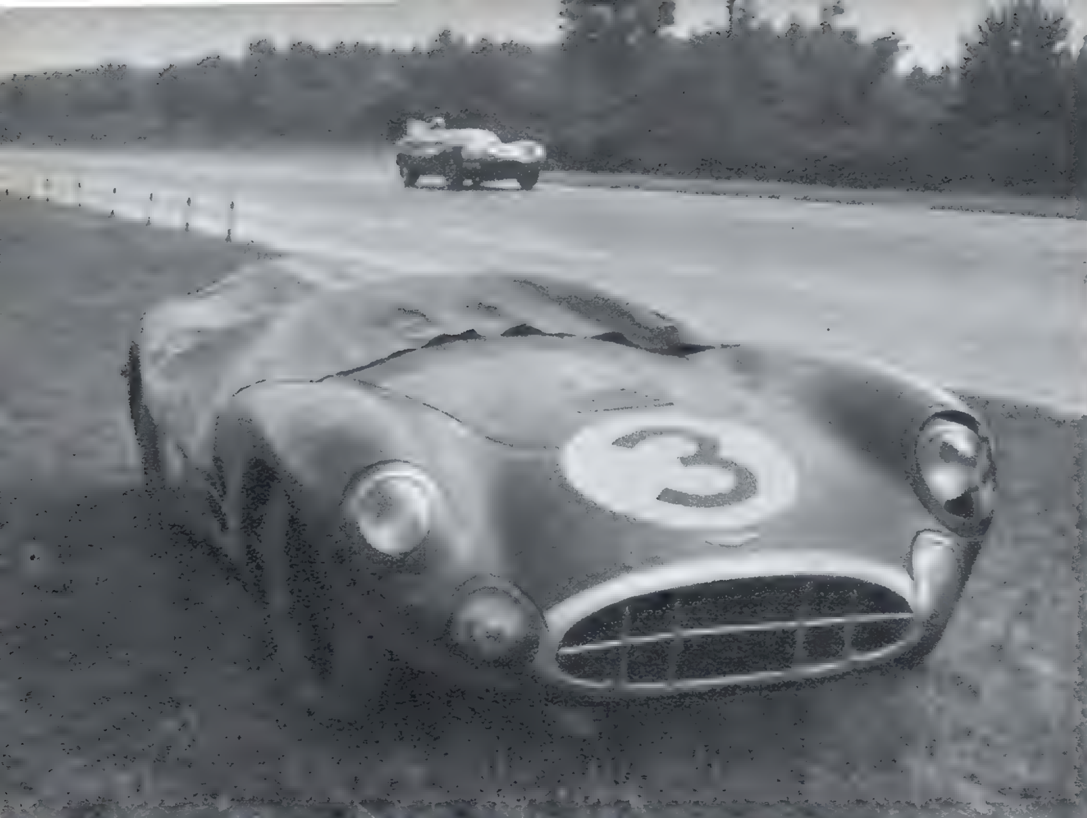


50 m lange Regenschleppe hinter sich her, die den folgenden die Sicht völlig nahm. Bei dem großen Geschwindigkeitsunterschied zwischen den großen und den kleinen Wagen, der für Rennen dieser Art sowieso eine höchst problematische Angelegenheit darstellt, war auch unter diesem Urzeit-Regen ständiges Überholen unvermeidlich. Für die Fahrer noch unerträglicher war die Ungewißheit, was sie in der nächsten Kurve wohl vorfinden. So sah Graf Trips, der mit seinem Ferrari nach dem Ausfall von Moss eine Zeitlang führte, vor sich in einer Kurve plötzlich einen Feuerschein, bremste und erkannte in den aufzuckenden Flammen eines neben der Fahrbahn brennenden Wagens plötzlich einen Gegenstand im strömenden Regen auf der Straße; mit viel Glück und Schleudern kam er daran vorbei, ohne ihn zu berühren. Er hielt an, fuhr den Ferrari in den toten Winkel der Kurve, stieg aus. Es war ein Fahrer, der dort regungslos lag. Trips zerrte ihn beiseite, löste ihm den Sturzhelm. Am Straßenrand lag zerschmettert ein 750er Wagen, links brannte in hellen Flammen ein Conrero-Alfa, der offensichtlich auf den 750er Wagen aufgerannt war, nachdem dieser sich in der Kurve gedreht hatte. Trips, selbst völlig durchnäßt, arbeitete sich an den brennenden Alfa, um nach dem Fahrer zu suchen, denn weit und breit war kein Mensch. Er fand keinen und konnte nicht wissen, daß der von ihm an den Straßenrand gelegte der aus dem Alfa geschleuderte Pilot war, während der Fahrer des kleinen Rennsportwagens unterwegs war, um Hilfe zu holen. So fuhr Trips weiter und hatte kaum mehr als 2 min verloren. Sein Co-Equipier Seidel mußte dann später in Arnage, um zwei ebenfalls in der Kurve querstehenden kleinen Rennsportwagen auszuweichen, über die Böschung in



Oben: das mexikanische Wunderkind Rodriguez, das in Le Mans einen 2 Liter-Ferrari fuhr, wird auch auf dem Nürburgring an den Start gehen. Unten: Rennleiter von Hanstein hat für alle seine Fahrer Spezial-Slipper mit gummierten Hinterkappen besorgt, die hier gerade von Behra und Edgar Barth begutachtet werden.





Das große Sterben der englischen Sportwagen begann gleich in der ersten halben Stunde, als zwei Werks-Jaguar mit Kolbenschäden ausfielen. Die drei Werks-Aston-Martin von Moss-Brabham, Brooks-Trintignant und Salvadori-Evans folgten. Hier steht der Brooks'sche Wagen mit Getriebeschaden an der Mulsanne-Geraden, wo er gerade vom Hamilton-Bueb-Jaguar passiert wird. Auch dieser Wagen, der letzte Jaguar, verließ noch in der 20. Stunde durch Sturz das Rennen. Von 17 gestarteten Aston-Martin, Jaguar, Lister-Jaguar und Lotus wurden nur 1 Aston-Martin und ein 0,75 Liter-Lotus gewertet.

den Sand ausweichen und konnte den Ferrari mit eigener Kraft nicht wieder flottmachen.
Auch Richard von Frankenberg, der mit Claude Storez zusammen einen 1,6 Liter Porsche-Spyder fuhr, hatte ähnliches Pech. Er bremste wohl etwas hart vor den S-Kurven von Tertre Rouge, und im nächsten Moment erhielt er einen harten Stoß von hinten, der seinen Wagen gegen die Faschinen und dann wieder zurück auf die Fahrbahn schleuderte. Ein Ferrari war von hinten auf ihn aufgefahren, weil sein Fahrer ihn in der Regenschleppe zu spät erkannt hatte. So war Frankenberg, ohne daß er es recht gewahr wurde, schon ausgeschieden. Von den unzähligen Kollisionen und Schleudertänzen, die sich auf der regenschlüpfrigen Strecke abspielten, ging eine leider tragisch aus. Ein unter dem Pseudonym Mary fahrender französischer Industrieller schleuderte mit seinem Jaguar in der Kurve unter dem Dunlop-Bogen, die sich an die Tribünengerade anschließt, geriet an die Faschinen und wieder auf die Bahn zurück. Einen Moment später kam der 3 Liter Ferrari des Amerikaners Kessler und raste in den verunglückten Jaguar hinein. Auch auf nasser Fahrbahn nehmen die versierteren Fahrer diese Kurve mit etwa 170 km/st. Da war keine Chance mehr, auszuweichen. Der arme Mary war sofort tot, während die Verletzungen von Kessler – ebenso wie die des von Graf Trips geretteten Fahrers Hebert – sich gottlob als leicht herausstellten.
Aber es war nicht das Wetter allein, das seine Opfer forderte. Schon im Training erlitten der Jaguar von Mary-Guelfi und der Lister-Jaguar von Rouselle-Dubois Kolbenschäden. Als 3,5 Liter-Motoren drehten die Jaguar 5800 U/min, das 3 Liter-Limit zwang ihre Konstrukteure, mit Verdichtung und Drehzahl höher zu gehen: und die 6500 U/min bekommen ihnen offenbar nicht. Der letzte übriggebliebene Jaguar, der von Hamilton-Bueb, der um Mitternacht sogar kurzzeitig vor den Ferrari geführt hatte, fiel dann 4 Stunden vor Schluß einem neuerlich einsetzenden Regen zum Opfer, indem er ausgangs der Arnagekurve herausflog.

Der Lister-Jaguar, der hier zu Beginn des Rennens vor dem Werks-Porsche von v. Frankenberg-Storez liegt, hatte später einen Getriebedefekt, der ihn weit zurückwarf. Siehe dazu das Bild auf der rechten Seite. Fotos: Weitmann



Die Aston-Martin, die übrigens zum 10. Male in ununterbrochener Reihenfolge in Le Mans offiziell teilnahmen, ohne bisher ein einziges Mal gewonnen zu haben, hatten alles getan, um diesmal zum großen Erfolg durchzustoßen. Die Autos, die bei 6000 U/min rund 265 PS abgeben, waren mit 900 kg die leichtesten der 3 Liter-Wagen; sowohl die Ferrari als auch die Jaguar lagen bei 1000 kg. Als Fahrer waren neben Brabham, Salvadori und Lewis-Evans die Sieger der 4 ersten Grands Prix dieses Jahres aufgeboten: Moss, Brooks, Trintignant. Sie waren mit Abstand die Trainingsschnellsten gewesen, Moss war eine Runde mit 4.07,3 min (195,95 km/st) gefahren – es half alles nichts. Eine Stunde nach dem Ausfall von Moss flog der Aston-Martin von Salvadori-Lewis-Evans, vermutlich wegen Antriebsschadens, aus der Tribünenkurve, und um 6 Uhr morgens kam dann auch der dritte Werkswagen von Brooks-Trintignant nicht mehr zurück. Getriebeschaden – aus.
Schön regelmäßig liefen dagegen die 3 Liter Testa Rossa von Ferrari, 12 Zylinder mit einer Nockenwelle und 6 Weber-Vergasern, die bei 7400 U/min etwa 300 PS leisten. Die Equipe Hawthorn-Collins, die zurückgefallen war, nachdem Hawthorn mit 4.08 min (195,4 km/st) die schnellste Runde des Rennens gefahren war, hatte offensichtlich keine allzugroße Lust und



Bei Porsche machte man sehr exakte Unterdruckmessungen, um festzustellen, wie die Abdeckung des Beifahrersitzes optimal aerodynamisch gelöst werden konnte.

gab mit Kupplungsschaden auf, und von Seidels Pech wurde schon berichtet. Der letzte übriggebliebene Werks-Ferrari mit Gendebien-Hill hatte von der 3. Stunde an die Führung übernommen und behielt sie auch, wenn man von einem kurzen erfolgreichen Angriff des Jaguar von Hamilton absieht, der zur Begeisterung der Briten um Mitternacht sich an die Spitze gesetzt hatte. Das große Sterben unter den privat gemeldeten Testa Rossa-Ferrari war meist auf Unfälle zurückzuführen. In der Beschleunigung waren die Ferrari etwas besser als die Jaguar und Aston-Martin, diese glichen wiederum ihre geringere Motorleistung durch bessere aerodynamische Formgebung und eine leicht höhere Spitzen-

geschwindigkeit und weiterhin durch ihre Scheibenbremsen aus.

So blieb denn von den großen Wagen, die im Kampf um die Spitzenposition noch ein Wort mitzusprechen hatten, neben dem Gendebien-Ferrari nur noch der von den Halbbrüdern Whitehead gefahrene private Aston-Martin übrig. Dicht hinter ihm und ihn eine Zeitlang stärkstens bedrohend erschien bereits der erste Porsche – der 1,6 Liter von Behra-Herrmann.

Seit 1951 ist das Stuttgarter Werk auf Klassensiege in Le Mans abonniert. Schon immer bereitete man sich in Zuffenhausen auf dieses schwerste aller Langstreckenrennen besonders sorgfältig vor, und nur bei ihm kann man Jahr für Jahr Ferry Porsche, den Chef des Hauses, persönlich finden. Diesmal waren zwei 1,6 Liter Spyder mit Behra-Herrmann und von Frankenberg-Storez am Start, die einmal richtigen Wind in die etwas langweilig gewordene 2 Liter-Klasse bringen sollten, und ein 1,5 Liter RS mit Barth-Frère. Bei allen 3 Wagen handelte es sich um das neue Modell mit Oberflächenölkühlung in der Vorderhaube und schraubengefederter Hinterachse mit Wattschem Gelenk und tiefgelegtem Drehmittel. Die Motoren waren, dem Verwendungszweck entsprechend, statt wie üblich 9,8 nur 9,4:1 verdichtet und demzufolge in der Leistung beträchtlich reduziert. Zu diesen 3 Werkswagen kamen noch die privaten Spyder RS 1500 von Graf de Beaufort-Linge und Kerguen-Dewez. Die letzteren hatten das Pech, ihren Wagen nach einem Dreher auf der für Le Mans typischen Sandböschung vorzufinden. Ihn von dort mit eigener Kraft wieder auf die Bahn zu bringen, kostete den vom Regen durchnäßten Fahrer einen Zeitverlust von rund 25 Runden, aber er schaffte es und wurde noch 9. in der Gesamtwertung. Frankenbergs Malheur wurde schon erwähnt: so blieben, insgesamt nur 3 Runden voneinander getrennt, drei mit äußerster Regelmäßigkeit laufende Porsche im Rennen. Ein Konkurrent nach dem andern blieb stehen, schleppte sich an die Boxen, reparierte, gab auf oder flog von der Strecke. Die Porsche schienen keine Schwierigkeiten zu kennen und faszinierten durch die Selbstverständlichkeit, mit der sie alle drei mit ihren kleinen Motoren in der vordersten Spitzengruppe mitmischten. Ihr 3., 4. und 5. Platz im Gesamtklassement ist ein in der Öffentlichkeit viel zu wenig gewürdigter Erfolg. Wäre der Porsche ein britischer Wagen, so würde die englische Presse sich seinetwegen überschlagen haben. Im Training hatte der 2 Liter-Lotus von Allison-Hill von sich reden gemacht. Mit seinem geringen Gewicht von 545 kg, einem 165 PS-Doppelnockenwellenmotor und seiner ungewöhnlich aerodynamischen Profilierung schien er der Hecht im Karpfenteich. Seine schnellste Trainingsrunde von 4.12,7 min (191,8 km/st) wurde von keinem Porsche auch nur annähernd erreicht. Aber nach den ersten drei Rennrunden ging er kochend und offenbar mit schweren organischen Leiden an die Boxen und wurde weggeschoben. Es war ein kurzer Auftritt! Von all den Lotus-Blumen blieb schließlich nur ein unscheinbar auf dem letzten Platz blühendes 750erchen übrig, das 700 km Distanz gegenüber dem Sieger seiner eigenen Klasse, dem Osca von Tomaso-Davis, verloren hatte. Natürlich wurde dieser kleine Osca, nach einem harten Kampf mit dem D. B. von Laureau-Cornet übrigens, auch Index-Sieger, und für den Sieg in der Index-Wertung gibt es bekanntlich noch einmal das gleiche Geld wie für den Gesamtsieg: 4 Millionen ffrs.! Leider ist die Indexwertung, die die verschiedenen Hubraumgrößen in ein gerechtes Beurteilungsverhältnis zueinander bringen soll, nicht eben sehr gerecht. Wenn z. B. ein 750er D.B. oder Osca oder Lotus Rundenzeiten von 5.36 min fährt, muß ein 1500er Wagen solche von 4.33 min fahren, um indexmäßig mit ihm gleichzuliegen. Das entspricht gefahrenen Durchschnitten von 144,2 und 177,5 km/st. Besonders bei ungünstigen Fahrverhältnissen sind die sowieso langsameren kleinen Wagen kaum gehandicapt, während die großen jede Chance verlieren, in der Index-Wertung ein Wort mitzureden. Nachdem es im vorigen Jahr mit dem 750er Lotus ein britischer und in diesem mit dem 750er Osca ein italienischer Wagen war, der – nach dem Porsche-Sieg von 1955 – den begehrten Index-Sieg vor den jeweils mit starkem Aufgebot erschienenen kleinen französischen Wagen davontrug, kann man vielleicht damit rechnen, daß die sowieso nur von Mathematik-Genies zu begreifende Index-Formel zukünftig der Realität mehr angeglichen wird.

Schluß Seite 38

Ergebnisse des 24 Stunden-Rennens von Le Mans:

1. Gendebien/Hill (Belg./USA), Ferrari 250 Testa Rossa, 4101,926 km mit 170,91 km/st; 2. P. Whitehead/G. Whitehead (England), Aston Martin, 3940,888 km; 3. Behra/Herrmann (Fr./Dtschld.), Porsche 1500 RS mit 1,6 Litermotor, 3909,647 km; 4. Barth/Frère (Dtschld./Belg.), Porsche 1500 RS, 3896,188 km; 5. de Beaufort/Linge (Holl./Dtschld.), Porsche 1500 RS, 3869,264 km; 6. Changy/Beurlys (Belgien), Ferrari 250 Testa Rossa, 3744,613 km; 7. Hugus/Erickson (USA), Ferrari 250 Testa Rossa, 3733,643 km; 8. Bolton/Stoop (England), AC Bristol, 3449,865 km; 9. Kerguen/Dewez (Frankreich), Porsche, 3415,169 km; 10. Tomaso/Davis (Argentinien/USA), Osca 750, 3385,77 km.

Schnellste Runde: Hawthorn auf Ferrari 250 Testa Rossa in 4:08 = 195,4 km/st.

Indexwertung: 1. de Tomaso/Davis (Arg./USA), Osca 750; 2. Laureau/Cornet (Frankreich), DB Panhard 750; 3. Armagnac/Vidilles (Frankreich), DB Panhard 750; 4. Laroche/Radix (Frankreich), Osca 750; 5. Barth/Frère, Porsche 1500 RS; 6. de Beaufort/Linge, Porsche 1500 RS; 7. Behra/Herrmann, Porsche 1600 RS.

Klassenwertung: bis 3000 ccm: 1. Gendebien/Hill, Ferrari 250 Testa Rossa; bis 2000 ccm: 1. Behra/Herrmann, Porsche 1600 RS; bis 1500 ccm: 1. Barth/Frère, Porsche 1500 RS; bis 750 ccm: 1. de Tomaso/Davis, Osca 750, 3385,769 km.



Der einzige gestartete Peerless, ein Prototyp mit Kunststoffkarosserie und einem modifizierten 2 Liter Triumph-Motor, war nicht besonders schnell, aber er fuhr sehr regelmäßig und beendete das Rennen, wenn auch mit 870 km Rückstand auf den Sieger. Rechts: der britische Lister-Jaguar-Fahrer Naylor, der mit Getriebeschaden hinter Arnage liegengeblieben war, baute selbst das Getriebe aus und reparierte es notdürftig, so daß er mit eigener Kraft die Boxen wieder erreichte.



Erfahrungen mit Michelin X-Reifen

Daß das Fahrverhalten von Automobilen durch die Art der verwendeten Reifen beeinflußt werden kann, ist ein alter Hut. Aber die Versuchsabteilungen der führenden Automobilwerke sind gerade jetzt erst dabei, Zusammenhänge zwischen Fahrwerkskonstruktion und Reifen festzustellen, die viel weiter gehen, als die konventionelle Autotechnik sich träumen ließ. Es gibt hierüber keine Literatur außer den Versuchsberichten der Ingenieure und Einfahrer, die natürlich nicht ans Licht der Öffentlichkeit gelangen. Und da es in Europa keine SAE-Meetings gibt, jene jährlichen Zusammenkünfte der amerikanischen Automobil-Ingenieure, bei denen freimütig über konstruktive Probleme und jüngste Erfahrungen referiert wird, ist der Verbraucher mehr oder minder auf seine eigenen Eindrücke – und deren richtige Auslegung – angewiesen.

Für den Normalfahrer unterscheiden sich die Reifen verschiedener Provenienz hauptsächlich durch die Gestaltung ihrer Laufflächen, die Profile. Zweifellos sind diese auch in gewisser Weise für die Seitenführung und Rutschfestigkeit verantwortlich, was ja schon daraus erhellt, daß man mit neuen Profilen ganz bedeutend sicherer auf nasser oder rutschiger Fahrbahn fährt als mit abgefahrenen und glatten. Ob freilich der individuellen Ausgestaltung der Profile der verschiedenen Hersteller so große Bedeutung für die Rutschfestigkeit beizumessen ist, wie man bislang glaubte, erscheint zweifelhaft. Erwiesen ist dagegen, daß Gummimischung, Zahl und Struktur der Cordgewebe-Einlagen sowie Größe und Verformbarkeit der Auflagefläche einen viel größeren Einfluß auf das Fahrverhalten ausüben, als bisher bekannt war. Noch vor 25 Jahren war es ziemlich gleichgültig, welche Reifen man auf ein Auto jener Tage montierte. Aber seitdem hat die Fahrwerkstechnik so entscheidende Fortschritte gemacht, daß zumindest bei jenen Automobilfirmen, die diesen Zusammenhängen Aufmerksamkeit schenken, der Reifen selbst zum Konstruktionselement wird, das von vornherein in die Gesamtplanung einbezogen werden muß.

Es gibt Autos, und es sind ihrer nicht wenige, die beim Befahren von Trambahngeleisen oder Autobahn-Mittelstreifen hin und her geworfen werden. Montiert man andere Reifen auf ihre Räder, so sind sie plötzlich gänzlich schienenfromm. Andere, die zum Übersteuern, also zum Ausbrechen des Wagenhecks beim Kurvenfahren neigen, verlieren diese Eigenschaft weitgehend durch die Montage anderer Reifen.

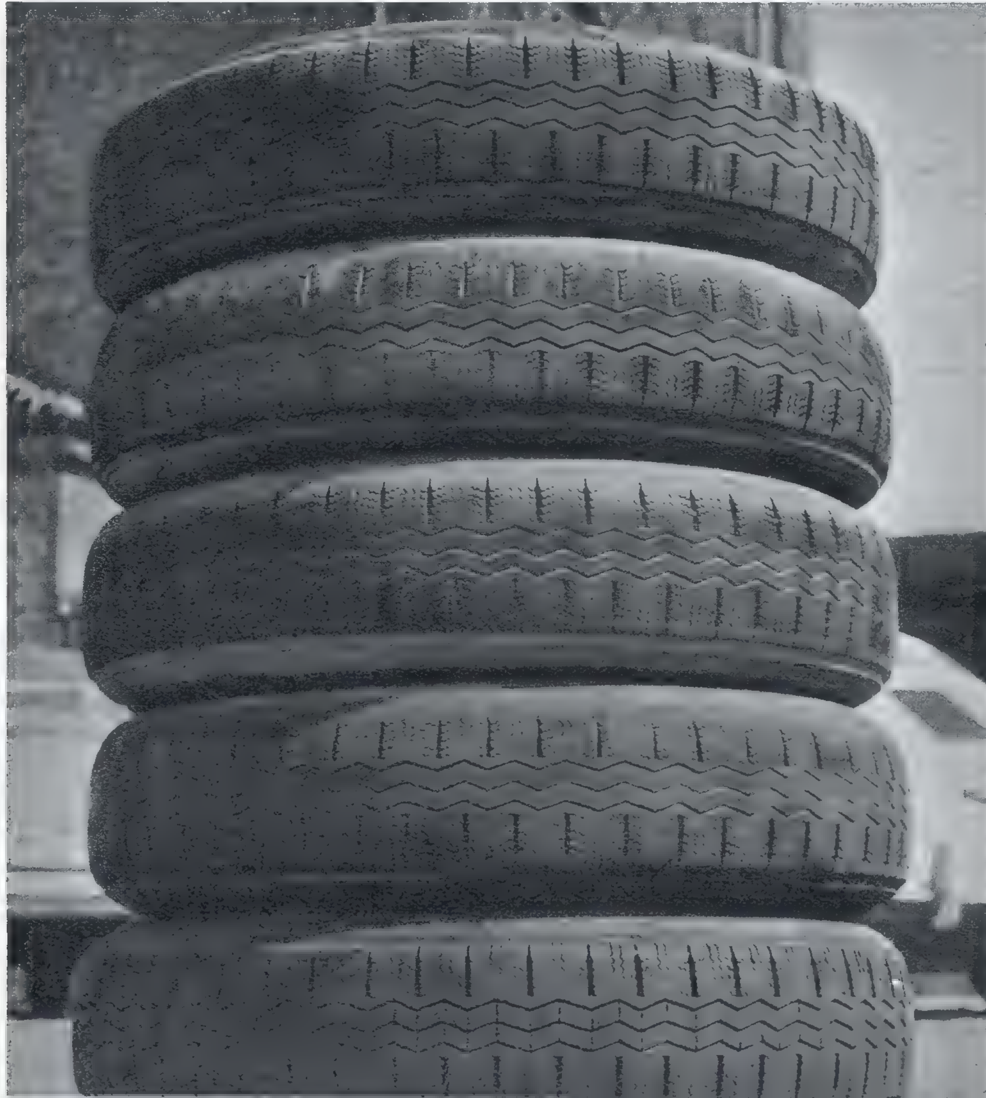
Es gibt Reifen, mit denen man samtweich über holprige Straßen fährt mit – sagen wir einmal – 1,5 atü, und andere, die bei gleichem Luftdruck die ganze Karosserie zum Dröhnen bringen. Selbst das Bremsvermögen des Fahrzeugs kann bei verschiedenen Reifensorten und gleichguten Profilen ganz erheblich variieren. Damit nicht genug, können sich die Rutschfestigkeits - Eigenschaften vornehmlich von Cold Rubber-Reifen (das sind solche aus weitgehend synthetischem Kautschuk) bei verschiedenen Temperaturen entscheidend verändern. Pfeif- und Quietschgeräusche beim Kurvenfahren und – last not least – die Lebensdauer sind weitere Eigenschaften, in denen Reifen verschiedener Fabrikate erheblich variieren.

Man sieht schon aus dieser Aufzählung, wie weit das Feld abgesteckt ist, auf dem wir uns bewegen. Und die Orientierung wird noch schwieriger durch den Umstand, daß beispielsweise ein in unserm Katalog als besonders rutschsicher und lammfromm bezeichneter Reifen es auf dem einen Wagentyp wohl, auf einem andern dagegen kaum noch ist. Vollends unklar wird das Bild durch die Tatsache, daß die Reifeningenieure ständig auf der Suche nach neuen und besseren Mischungen sind. Wenn sie eine solche gefunden haben oder gefunden zu haben glauben, fließt unmerklich für den Verbraucher die neue Formel in die Fabrikation des bestehenden Reifentyps ein, so daß also Reifen gleichen Baumusters, aber verschiedener Herstellungsperioden in ihren Eigenschaften erheblich voneinander differieren können. Und nicht immer sind die neueren auch die besseren. Vor einigen Jahren hat ein Automobilwerk einmal Rutschfestigkeitsversuche mit Reifen 6 verschiedener Fabrikate auf dem skid pad gemacht, einer großen Betonfläche, auf der man bei Nässe so rasch wie möglich mit dem gleichen Wagentyp im gegebenen Kreise herumfährt, und zwar jeweils knapp unterhalb der Adhäsionsgrenze. Diese Adhäsionsgrenze wird primär durch die Rutschfestigkeit des Reifens und erst sekundär von den physikalischen Gesetzen diktiert. Es zeigte sich hierbei, daß der Reifen Y mit Abstand der rutschfreudigste war, also jener, bei dem als erstem die Seitenführung verlorenging. Die Reifeningenieure der Firma Y, von dem Ergebnis der Versuche unterrichtet, drangen ein paar Wochen später auf einen neuen Vergleich, und siehe da, nun war der Y-Reifen mit Abstand der beste.

Wie das Gebiet der Herstellung von Bremsbelägen ist auch die Reifenfabrikation noch von dem Geheimnis der Alchimie umwittert. Lichtmaschinen, Vergaser, Stoßdämpfer kann der Wagenkonstrukteur mit dem Zulieferer abstimmen und weiß dann ziemlich genau, was er will und was er bekommt. Die Reifen, die für die Fahrsicherheit unvergleichlich wichtiger sind, entziehen sich zu einem erheblichen Grade auch heute noch dem ingenieursmäßigen Kalkül. Wäre es anders, gäbe es nicht so erhebliche Unterschiede bei den einzelnen Fabrikaten.

Ich habe diese lange Einleitung nur geschrieben, um zu erklären, weshalb ich eines Tages begann, mich für Michelin X-Reifen zu interessieren. Diese französischen Reifen haben

Dieser Satz Michelin X-Reifen wurde etwas über 30 000 km auf einem Carrera gefahren. Das Reserverad wurde für wenige Kilometer von einem andern Fahrzeug benutzt, ist also praktisch neu. Preisfrage: Welches der 5 Räder ist das Reserverad? Man erkennt es, wenn man auf die Querfugen des Mittelprofils und auf die nicht abgefahrenen Seitenkanten achtet. Foto: Weitmann





für Zweitakter

Shell 2 T Motoroel
ist der richtige Schmierstoff
für den anspruchsvollen Zweitakter.
Mit seinen Wirkstoffen
sichert Shell 2 T Motoroel
das freie Ringspiel
und einwandfreie Lagerschmierung.
Betriebsgefährdende Rückstände
in Verbrennungsraum und Auslaßkanälen
werden verhindert.
Ob auf zwei, drei oder vier Rädern:

Sie fahren gut mit



einen grundsätzlich andern Aufbau als die unsern, aus denen auch grundsätzlich andere Eigenschaften resultieren. Anstelle der mehrfachen Cordgewebe-Einlagen des Normalreifens, die aus Baumwolle oder Nylon bestehen, besitzt der X-Reifen unterhalb seiner Lauffläche drei Stahlgewebe-Einlagen, die über der normalen Baumwollkarkasse liegen. Die Stahlfäden der untersten Einlage verlaufen quer, die der beiden darüberliegenden kreuzweise im Winkel von 45° zur Fahrtrichtung, so daß sie ihrerseits wieder einen rechten Winkel zueinander bilden. Mit dieser verhältnismäßig sehr starren Einlage bei gleichzeitig sehr dünnen und damit nachgiebigen Seitenflanken wollte man starke vertikale Verformungen des Reifens, jedoch möglichst geringe horizontale Verformungen der Lauffläche durch Seitenkräfte beim Kurvenfahren erzielen. Anders ausgedrückt: die weichen Seitenwände des X-Reifens geben unter dem Einfluß der Seitenkraft nach, nicht aber die Auflagefläche, die ihre Form quer zur Fahrtrichtung weitgehend beibehält. Das, was man beim Reifen Haftung nennt, ist weitgehend eine Frage gleichmäßiger Druckverteilung in der Reifenauflagefläche unter dem Einfluß von Seitenkräften, und die ist vorhanden, wenn wegen der Starre dieser Fläche die Kräfte von den Reifenflanken aufgenommen werden müssen. Wenn die Auflagefläche sich nicht oder kaum verformt, arbeitet sie auch nicht, was wiederum rasche Abnützung und das Entstehen von Quietsch- und Pfeifgeräuschen verhindert, die bei manchen Reifen besonders unangenehm zutage treten.

Ein Katalog guter Eigenschaften also, zumindest theoretisch. Ich ging daran, sie praktisch zu erproben. Beim Carrera mit seiner Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/st sind nur Reifen der Qualität Supersport verwendbar, die also von vornherein härter als Tourenwagenreifen sind. Erstaunlicherweise sind Reifen dieser Qualität von verschiedenen Herstellern auch verschieden schnell, eine Funktion des Reifen-Rollwiderstandes, der sich immerhin so stark auswirkt, daß Differenzen von 6–8 km/st in der Spitze registriert wurden. Der X-Reifen, für hohe Geschwindigkeiten über 175 km/st mit 1.5/2.0 atü vorn/hinten aufgepumpt, erwies sich von vornherein als zu den schnellen Reifen gehörig. Auf schlechtem Pflaster ist er beträchtlich lauter und holpriger als ein Normalreifen, eben wegen der kaum vorhandenen Quernachgiebigkeit seiner Lauffläche. Dafür kümmern ihn Schienen und Autobahnmittelfugen überhaupt nicht, er übersieht sie einfach. Reifenquietschen tritt normalerweise gar nicht und wenn, dann erst bei sehr hoher Kurvengeschwindigkeit auf. Dies ändert sich allerdings bei weiter abgefahrenem Profil, worauf ich noch zu sprechen kommen werde. Hand in Hand mit hervorragender Kurvenfestigkeit des Reifens geht seine Tendenz, dem Übersteuerungscharakter des Wagens entgegenzuwirken. Dieser ist beim Carrera sowieso nur noch ganz schwach ausgeprägt, verliert sich bei der Verwendung von X-Reifen jedoch beinahe völlig. Bei Fahrzeugen mit starker Übersteuerungstendenz wirkt die Montage von X-Reifen ähnlich wie der Einbau eines Querstabilisators – das Fahrzeug bekommt einen andern Charakter. Bei Versuchen mit dem Carrera auf dem Skid pad zeigte sich, daß die X-Reifen kaum noch einen Schwimmwinkel zulassen. Während normalbereifte Fahrzeuge gleicher Konstruktion bei hoher Kurvengeschwindigkeit eine ganz erhebliche Abdrift der Hinterräder gegenüber der Fahrtrichtung, also einen starken Schwimmwinkel zeigen, der auf nasser Fahrbahn durch die seitlich stark versetzten Spuren der Hinterräder gegenüber denen der Vorderräder sichtbar ist, bleibt der X-bereifte Wagen beinahe spurtreu, scheint also eine höhere Kurvengeschwindigkeit zuzulassen. Dieser Schein trügt, wenn man die Stoppuhr zu Rate zieht und exakt mißt. Dann ergibt sich nämlich kein Unterschied. Versucht man nun aber, dem Kurvengrenzwert noch näher zu kommen, dann erfolgt mit den X-Reifen der Übergang vom Rollen ins Schleudern so abrupt, daß ein Gegensteuern nicht mehr möglich ist. Blitzschnell dreht sich dann der Wagen um seine Längsachse, aufs eindrucksvollste demonstrierend, daß die Adhäsionsgrenze überschritten ist.

Verständlicherweise dämpfte diese tückische Eigenschaft, die sich zudem durch keinerlei Anzeichen ankündigt, die anfängliche Begeisterung für den Michelin X-Reifen. Immerhin waren die Ansichten darüber verschieden. Italienische Sportfahrer mit Aurelio GT und Alfa Romeo Super Sprints, auf denen serienmäßig X-Reifen montiert werden, schwören auf diese auch für ganz schnelles Kurvenfahren, sofern genügend hoher Druck verwendet wird. Da diese Fahrzeuge eine hintere Starrachse bzw. De Dion-Achse aufweisen, sind hier auch wieder andere Vorbedingungen gegeben. Chefmonteur Linge von der Porsche-Versuchsabteilung hält den X-Reifen erst von einer Kurvengrenzgeschwindigkeit an für tückisch, die bei rund 120 km/st liegt. Aber dagegen sprechen die Erfahrungen vom Skid pad, dessen Grenzgeschwindigkeit zwischen 60 und 70 km/st liegt, dagegen sprechen auch Erfahrungen, die ich selbst zu sammeln Gelegenheit hatte. Immerhin stellte ich fest, daß nach einer Laufzeit von rund 20 000 km der Charakter der Reifen sich zu ändern begann: sie fingen jetzt bereits bei sehr viel niedrigeren Kurvengeschwindigkeiten als früher bei gleichzeitig größer werdendem möglichen Schwimmwinkel zu quietschen an – zumindest schien es mir so. Waren sie gezähmt? Anscheinend hatten sie nach einer Laufzeit von 25 000 km ihre gefährlichen Eigenschaften weitgehend verloren, ohne daß die positiven sich wesentlich verschlechtert hatten. Wir diskutierten diese Erscheinung mit Versuchsingenieuren, und ich vertrat die Auffassung: offenbar müssen die scharfen seitlichen Kanten der Laufflächen abgefahren und rund geworden sein, um die X-Reifen auch für Schnellfahrer zu domestizieren.

Es war ein Irrtum: in rascher zeitlicher Aufeinanderfolge drehte sich ein über alle Zweifel erhabener Werksfahrer mit einem X-bereiften Wagen in der Hockenheimer Ostkurve, waren die beiden einzigen Wagen, die sich beim Malmsheimer Slalom unangekündigt um sich selbst drehten, X-bereift, flogen am Donnerstag-Training zum 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring zwei X-bereifte Carreras, zu Totalschäden werdend, heraus und zerdrückte schließlich am Abend dieses Tages auch ich, viele Meter weit rückwärts schleudernd, das kostbare Heck meines Autos. Das Ausbrechen erfolgte in allen Fällen so abrupt, daß an Korrigieren überhaupt nicht mehr zu denken war.

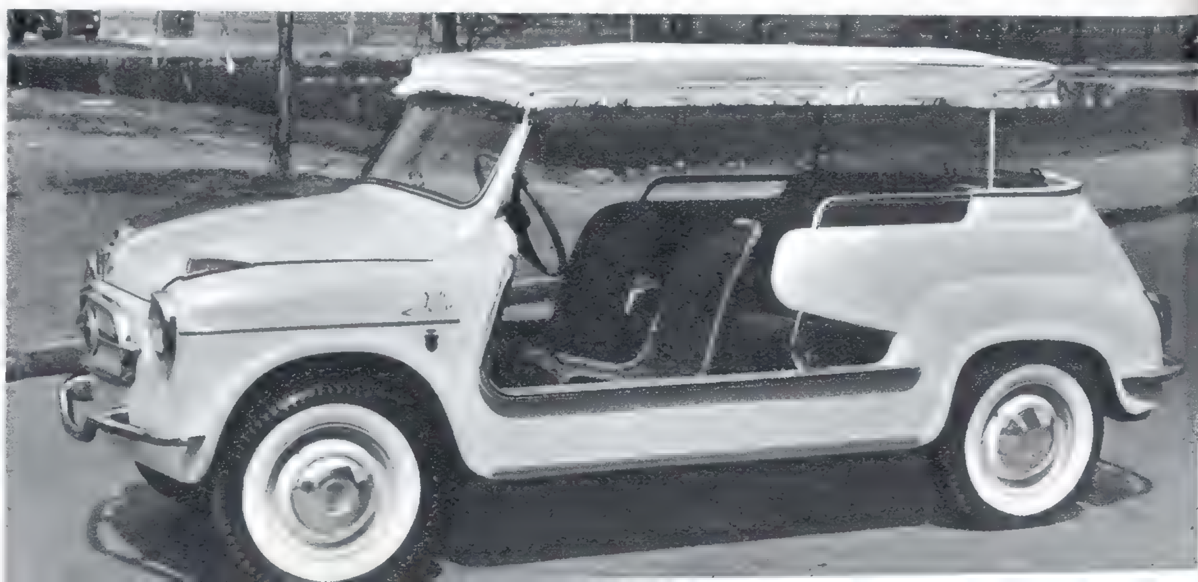
Damit ich richtig verstanden werde: ich halte auch weiterhin den X-Reifen für einen vorzüglichen Reifen mit bisher teilweise unerreichten Eigenschaften, wobei allerdings sofort die Einschränkung gemacht werden muß, daß er sich keineswegs für alle Wagentypen eignet. So verschwinden z. B. seine Vorzüge (bis auf den der Lebensdauer) dort, wo konstruktiv eine Querelastizität der Vorderachse gegeben ist. Darüber hinaus halte ich den X-Reifen zum wirklich schnellen Kurvenfahren für äußerst gefährlich. Natürlich ist auch auf Schnee und Glatteis, wo sich seine guten Seitenführungseigenschaften besonders auswirken, der Übergang von überdurchschnittlicher Sicherheit zu unvermittelt plötzlichem Herausfliegen sehr schroff und schnell.

H. U. W.

Für gutes Wetter

Während wir uns mit Sturmtiefs und Kaltluftfronten herumschlagen müssen, baut man in Italien Autos, bei denen das Dach lediglich den Zweck hat, vor der Sonne zu schützen. Der „Jolly" von Ghia mit seinen hübschen Sitzen aus Korbgeflecht, der im vorigen Herbst in Turin erstmalig gezeigt wurde, wird in verschiedenen Ausführungen auf den Fahrgestellen des Fiat 600 und des Fiat 500 gebaut. Das Dach ist abnehmbar.

Foto: Giorcelli



FAHR' JA VORSICHTIG!...

Aber natürlich, Vati. Du weißt doch, ich fahre immer vorsichtig, mit Kopf - und guten Reifen. Die Reifen sind mir ja besonders wichtig, die müssen schon sehr gut sein. Daher fahre ich jetzt eine Marke für „reifenbewußte" Fahrer:



VEITH ⓥ B.F. Goodrich



PAUL FRÈRE

Rennfahrer von heute:

FRÈRE und GENDEBIEN

Fotos: Dr. Müller

OLIVIER GENDEBIEN



Die kleinen Nationen sind in den letzten Jahren im Motorsport sehr aktiv gewesen, so aktiv, daß sie uns leicht beschämen könnten. Die Schweizer gelten mit ihrem Sportfahrer-Ausbildungskurs in ganz Europa als Vorbild, in Österreich veranstaltet ein Club, der kaum mehr als 100 Mitglieder zählt, aus eigener Initiative beachtliche Autorennen, in Holland gibt es die Tulpen-Rallye und einen Großen Preis, und in Belgien – ja, in Belgien gibt es nicht nur die schon klassisch zu nennende Fernfahrt Lüttich–Rom–Lüttich und den Kurs von Spa, wo alljährlich zumindest ein Rennen für Sport- und Tourenwagen und ein Grand Prix ausgetragen werden, in Belgien gibt es auch (womit derzeit kein anderes „kleines Land" aufwarten kann) zwei Fahrer, die zur internationalen Spitzenklasse zählen und die sich schon in Grand Prix-Rennen bewährt haben: Olivier Gendebien und Paul Frère.

Ehe wir von ihnen sprechen, muß ich aber noch eine andere belgische Institution erwähnen, sozusagen als Hintergrund zu diesen beiden Spitzenfahrern, zugleich als Antwort auf die Frage: wieso gibt es in einem relativ kleinen Land eine so große automobilsportliche Aktivität. Belgien verfügt – und wenn ich richtig informiert bin, steht es damit allein da – über eine „Ecurie Nationale", über einen Rennstall auf nationaler Basis. Diese Ecurie besitzt einige moderne Rennsportwagen, unter anderem einen neuen 3 Liter Ferrari Testa Rossa. Die Ecurie kauft diese Wagen und stellt sie unentgeltlich für Rennen den begabtesten Nachwuchsfahrern des Landes zur Verfügung. Wer das finanziert? Nun, außer dem Königlichen Automobilclub sind in Belgien auch die großen Zubehör- (sprich Brennstoff- und Reifen-)Firmen am Automobilsport nicht nur mit Worten, sondern auch mit finanzieller Hilfestellung interessiert – dies, rot unterstrichen, ins Stammbuch der deutschen Reifen- und Treibstoff-Gesellschaften!

Es scheint auch das Publikum in Belgien noch sportinteressierter zu sein als unseres, denn wie könnte sich sonst eine täglich erscheinende Sportzeitung wie „Les Sports" in Brüssel halten, eine Parallelerscheinung zur „L'Equipe" in Paris? Natürlich wird in „Les Sports" auch sehr ausführlich über den Motorsport berichtet; einer der Mitinhaber des Blattes ist Pierre Stasse, früher selbst Aktiver, der z. B. 1954 mit Claes zusammen die 1500er Klasse in Le Mans auf einem Werks-Porsche gewann – heute betreut er als Sportleiter die Ecurie National Belge. Und an dieser Tageszeitung „Les Sports" ist Paul Frère der maßgebende Mitarbeiter auf dem Sektor Automobil und Automobilsport.

Er schreibt auch für die „Equipe" in Paris, schreibt für schweizerische und englische Fachzeitschriften, schreibt hier gelegentlich für uns und ständig für unsere Schwesterzeitschrift MOTOR-REVUE; ein in ganz Europa, um nicht zu sagen auf der ganzen Welt sehr geachteter Fachjournalist, der immer mit dem Argument aufwarten kann, mit dem überzeugendsten aller Argumente: ich weiß aus eigener Erfahrung, wie es im Rennen zugeht, und was es heißt, schnell zu sein. Paul Frère, 40 Jahre alt, schon lange verheiratet und Vater dreier Töchter, hat nach dem Krieg mit einem MG angefangen, in die Rennen selbst „hineinzuriechen", fand, daß er ganz gut fahren konnte, und bald fanden das einige große Firmen auch und setzten ihn gelegentlich – er ist nie seinem „eigentlichen" Beruf, dem Schreiben, untreu geworden – bei großen Rennen auf Werkswagen ein.

Ich lernte ihn 1953 kennen, da fuhren wir zusammen mit einem Werks-Spyder (noch der mit dem frisierten 1500 Super-Motor) Le Mans, kurz vorher hatte Paul beim Eifelrennen auf einem HWM eine überzeugende Vorstellung gegeben (in der damaligen Formel II), als er bei strömendem Regen ganz knapp hinter dem maschinell weit überlegenen Maserati von de Graffenried und noch vor Collins (auch HWM) als Zweiter einkam. Um diese Zeit ist er nicht nur mit dem HWM, sondern ab und zu auch mit dem Gordini Formel I- und Formel II-Rennen mitgefahren, während er für Aston Martin mehrfach (auch in Le Mans) im Sportwagen saß; später für Jaguar. Seine größte Leistung war aber wohl der zweite Platz im Großen Preis von Belgien 1956 auf einem Ferrari Formel I-Wagen.

Wenn ich nach Gendebiens größter Leistung gefragt werde, würde ich nicht zögern, die Mille Miglia 1957 anzugeben, wo er mit dem 3 Liter Coupé (einem GT-Wagen also) sehr knapp hinter Taruffi (10:28) und Trips (10:31) in 10 Stunden 36 Minuten Dritter geworden ist: eine phantastische Zeit war das (die beiden Ersten fuhren ja den 4,1 Liter). Gendebien (35 Jahre alt) ist überhaupt einer der großen, der ganz großen Spezialisten für Langstrecken- und Straßenrennen, das beweisen seine Erfolge bei der Giro di Sicilia und der Targa Florio – noch in frischer Erinnerung ist uns sein Targa Florio-Sieg von diesem Jahr, den er mit Musso zusammen auf dem 3 Liter Werks-Ferrari erringen konnte. Auch sein Rundenrekord, den er mit einem 4,1 Liter Ferrari-Sportwagen voriges Jahr mit 4:09 in Spa beim Großen Sportwagenpreis aufgestellt hat, nötigt einem größten Respekt ab. Aber ganz merkwürdig: in einem Automobil ohne Kotflügel, in einem Monoposto, scheint er nicht ganz die gleiche Klasse darzustellen wie in einem Sportwagen. Weswegen er in den Grand Prix-Rennen von Ferrari nur von Fall zu Fall eingesetzt wird. Er fuhr jetzt in Belgien mit und war Sechster – er ist auch im Formel I-Wagen nicht langsam, und man kann ihn als ganz zuverlässig bezeichnen, doch seine Domäne bleibt der Sportwagen.

Er stammt aus sehr wohlhabendem Hause; seine Eltern haben große Besitzungen in Belgisch-Kongo und sind keine Neureichen. Seit etwas mehr als einem Jahr ist er verheiratet, nein, nicht mit der Gilberte Thirion: einige Zeit vorher wurde „in Fahrerkreisen" zwar davon gemunkelt, daß diese Verbindung eine dauernde würde, aber die Gendebien-Eltern (ich zitiere weiter die „Boxengespräche") waren sehr dagegen, und die Gilberte hat sich ja dann auch einen bekannten französischen Alpinisten herausgesucht. Übrigens, Olivier Gendebien ist einmal auch für Porsche gefahren, 1955, mit Seidel in Le Mans. Und zum Schluß sollten wir noch erwähnen, wie Gendebien anfing, einen Namen im Automobilsport zu bekommen: durch ständige und immer recht erfolgreiche Teilnahme (erst auf Jaguar, später auf Ferrari) beim Auto-Marathon, bei Lüttich–Rom–Lüttich. *R. v. F.*



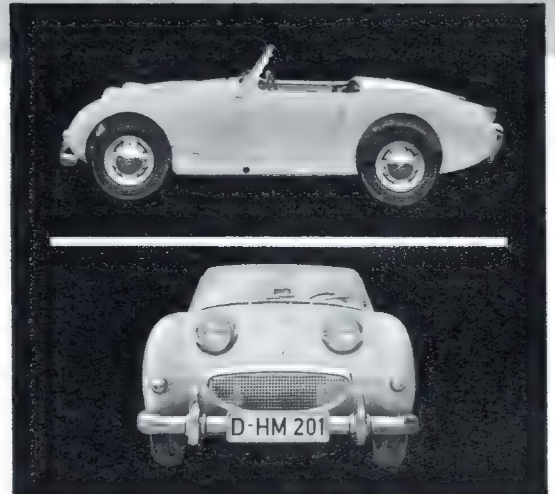
Der erfüllbare Wunschtraum

Wenn Ihnen Temperament, Sportlichkeit und Eleganz gut zu Gesicht stehen, dann heißt Ihr Wagen: SPRITE. An dieser sensationellen Neuschöpfung von Austin wirkte Chefkonstrukteur Donald Healey mit. Die meisterhafte Formgebung ist ein Entwurf des Italieners Farina. Der SPRITE kostet – verzollt ab Importeur – nur 6990,- DM. Was bietet dieser zweisitzige Touren-Sport-Roadster, den es in fünf lockenden Farben gibt? 140 Std/km bei unwahrscheinlicher Beschleunigungsrasanz (zwei Vergaser)! Der Wagen verbraucht mit seinem 42,5 PS starken 950 ccm-Motor nur 6,5 Liter auf 100 km und kostet jährlich nicht mehr als 144,- DM Steuern. In dichtem Netz, an 40 bundesdeutschen Plätzen steht der Austin-Spezial-Service für Sie bereit. Er hält Ihren SPRITE bei unbeschränkter Kilometerzahl ein Jahr lang unter Werksgarantie! Erfüllen Sie sich noch heute den Wunschtraum SPRITE! Gehen Sie ihm den ersten Schritt erwartungsvoll entgegen!

Importeur:

A. BRÜGGEMANN & CO. GMBH.

Düsseldorf, Kruppstraße 49, Tel.: 78 69 11



Nur 6990,- DM kostet der SPRITE. Er ist der schnelle Zweitwagen für den Herrn, das elegante Auto für die Dame und das sportliche Fahrzeug für den Herrn Junior. Probefahrt gefällig?

An den Importeur: A. Brüggemann & Co. GmbH. Düsseldorf, Kruppstr. 49, Tel. 786911

1. Schicken Sie mir kostenlos und unverbindlich deutschsprachigen Farbprospekt für den Austin-Healey-SPRITE.
2. Welcher Autohändler ist für mich zuständig?
3. Ich bitte um kostenlose, unverbindliche Probefahrt.

Name ....

Ort mit Postleitzahl ....

Straße ....

Runde um Runde

Die diesjährige Mille Miglia, die erstmals als eine Rundfahrt für Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge durchgeführt wurde, brachte im Gesamtklassement einen Sieg der Italiener Taramazzo/Gerini auf Ferrari 250 GT. Die Deutschen Strähle/Walter belegten auf einem Porsche Carrera in der Gesamtwertung den dritten Platz. Bei den 1000 Meilen, für die „zivile" Durchschnitte von 50 bzw. 65 km/st vorgeschrieben waren, mußten acht Geschwindigkeitsprüfungen absolviert werden, die in der Mehrzahl auf Bergstrecken ausgetragen wurden. Leider ereignete sich bei dieser Veranstaltung ein Unfall, bei dem die beiden Italiener Mora und Zerlieri so schwer verletzt wurden, daß sie kurz darauf verschieden. Einzelne Zeitungen sahen sich auf Grund dieses bedauerlichen Unfalls wieder zu einer unsachlichen Berichterstattung veranlaßt, obwohl es sich bei den Betroffenen nicht um Zuschauer, sondern um Teilnehmer handelt. In den meisten Fällen wurde dabei dieser Unfall vor den Bericht gestellt und entsprechend aufgemacht. Man hat das Gefühl, daß es hierbei weniger ein ehrliches Anliegen war, was die Verfasser veranlaßte, die Mille Miglia als „Todesrennnen" anzuprangern, sondern vielmehr ein sensationelles Motiv. Wir haben uns schon immer klar genug gegen eine Mille Miglia in der alten Form mit als „Rennsportwagen" getarnten Rennwagen von 300 bis über 400 PS Leistung gewehrt, sehen aber nicht ein, die neue Mille Miglia für Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge anzugreifen, mit der der Veranstalter endlich den gerade von Fachkreisen immer wieder vorgebrachten Forderungen Rechnung getragen hat. Ergebnisse: 1. Taramazzo/Gerini (Italien), Ferrari 250 GT, Gesamtzeit für die Sonderprüfungen: 55:02,4 min, gleichzeitig 1. der Gran Turismo-Klasse über 2000 ccm; 2. Vilotti/Zampiero (Italien), Ferrari 250 GT, 56:27,4; 3. Strähle/Walter (Deutschland), Porsche Carrera, 57:18,4; 4. Papais/Crivellari (Italien), Ferrari 250 GT, 57:31,2; 5. Castelli/Musso (Italien), Mercedes-Benz 300 SL, 58:27,4. Weitere Klassensieger: Gran Turismo bis 2000 ccm: 1. Strähle/Walter; bis 1300 ccm: 1. Marconi/Frescobaldi (Italien), Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce; Tourenwagen bis 2000 ccm: 1. Salvetta/Donegani (Italien), Alfa Romeo 1900; bis 1300 ccm: 1. Stern/Scott (Schweiz), Alfa Romeo Giulietta TI; bis 1000 ccm: Guichet/Carlin (Frankreich), Renault Dauphine; bis 750 ccm: 1. Clarou/Gelé (Frankreich), Renault 4 CV.

*

Bei dem am 6. Juli auf dem schnellen Dreieckskurs von Reims-Gueux stattfindenden Großen Preis von Frankreich starten folgende Fahrer: Hawthorn, Musso und Collins auf Ferrari; Moss, Brooks und Lewis-Evans auf Vanwall; Behra, Schell und Trintignant auf BRM; Allison und Hill auf Lotus, und Shelby, Gerini, Seidel, Godia und Bonnier auf privaten Maserati bzw. auf Maserati der Centro-Sud. Falls John Cooper einen 2,2 Liter-Motor zur Verfügung hat, will er ebenfalls mit einem Wagen am französischen Grand Prix teilnehmen. Der erste 2,2 Liter Coventry-Climax-Motor, den er für den Grand Prix von Europa geliefert bekam, ging dort bekanntlich schon im Training in Trümmer. Cooper konzentrierte sich für Reims in erster Linie auf den Coupe de Vitesse der Formel 2, für den er Salvadori und Brabham gemeldet hat. Stirling Moss fährt in diesem Rennen den im Besitz von Mr. Walker befindlichen Cooper, der bereits den argentinischen und den monegassischen Grand Prix gewonnen hat. Graf Trips startet im Formel 2-Rennen auf einem Ferrari. Außerdem konkurrieren noch 12 weitere Fahrer auf Formel 2 Cooper, darunter der Sieger von Monte Carlo, Maurice Trintignant. Auf Lotus starten Allison, Hill, Schell und Taylor; auf Osca Cabianca, Piotti und Fast und auf einem Werks-Porsche Jean Behra. Damit dürfte Reims das bis jetzt interessanteste Formel 2-Rennen werden. Ferner wird in Reims noch ein 12 Stunden-Rennen für Gran Turismo-Wagen durchgeführt, an dem neben anderen Gendebien und Graf Trips auf Ferrari 250 GT, Barth, von Frankenberg und José Behra, der Bruder von Jean, auf Porsche teilnehmen. Das Gran Turismo-Rennen findet von Samstag, 24 Uhr, bis Sonntag, 12 Uhr, statt.

*

Vier englische Fahrer nahmen beim Großen Preis von Europa die vier ersten Plätze ein, und unter den ersten sechs befanden sich vier Wagen englischer Konstruktion. Dies ist bezeichnend für die gegenwärtige Situation im Grand Prix-Sport. Den italienischen Ferrari, die zur Zeit noch das einzige italienische Werksteam bei den Formel 1-Rennen darstellen, ist es in den ersten vier Läufen der Weltmeisterschaft 1958 noch nicht gelungen, einen ersten Platz zu belegen. Wohl standen die Ferrari, und hier besonders Hawthorn, den Vanwall im Training in Spa-Francorchamps nicht nach, im Rennen selbst schnitten sie jedoch nicht sehr glücklich ab, wenn auch Hawthorn Zweiter wurde. Collins, der dem führenden Brooks in den ersten Runden einen prachtvollen Kampf lieferte, mußte leider schon nach fünf Runden aufgeben. Beim Start hatten die Wagen fünf Minuten mit laufenden Motoren zu warten, bis endlich das Startzeichen gegeben wurde, dabei kam das Kühlwasser des Collinsschen Wagens zum Kochen und lief teilweise aus. Die Folge davon war Motorschaden, der zur Aufgabe des Engländers führte. Moss, der vom Start weg an die Spitze gegangen war, verschaltete sich in der ersten Runde und überdrehte dabei den Motor. Musso kam von der Strecke und schied unverletzt aus. Sehr gut hielt sich am Anfang auch der Belgier Gendebien auf Ferrari, aber er verpaßte eine Kurve, beschädigte dabei seinen Ferrari an der Vorderfront und fiel dadurch zurück. Brooks gab nach dem Ausfall von Collins die Führung nicht mehr ab. In der letzten Kurve vor dem Ziel hatte er dann noch Getriebeschaden, allerdings war ihm der Sieg nicht mehr zu nehmen. Nicht weniger Glück hatte Hawthorn, dem kurz vor dem Ziel ein Kolben durchbrannte, wobei er aber noch in zweiter Position die Ziellinie passieren konnte. Überraschend war das Abschneiden des Lotus von Allison, erstmals mit dem 2,2 Liter-Motor von Coventry-Climax ausgerüstet, belegte er doch den vierten Platz noch in der gleichen Runde wie der Sieger und vor dem BRM von Schell, der mit einer Runde Abstand folgte. Die BRM konnten in Spa-Francorchamps nicht überzeu-

gen und waren weder für die Vanwall noch für die Ferrari eine Gefahr, ja selbst der 2,2 Liter Lotus konnte sie halten. Behra schied wieder einmal vorzeitig aus, und zwar blieb plötzlich der Öldruck bei dem Vierzylinder aus. John Cooper hatte ebenfalls eines seiner Fahrzeuge mit dem 2,2 Liter Coventry-Climax-Motor ausgerüstet, mit dem Brabham Trainingsschnellster der „Leichtgewichte" war und eine noch bessere Trainingszeit als Behra erreichte. Der Motor gab jedoch noch vor Trainingsschluß seinen Geist auf, und so mußten die Cooper mit dem 2 Liter-Motor von Coventry-Climax starten, mit dem sie natürlich etwas langsamer als der Lotus waren. Graf Trips war diesmal nicht am Start. Er betätigte sich jedoch, mit einer „teuren" Kamera bewaffnet, sehr eifrig im Filmgeschäft. Wolfgang Seidel fuhr einen Maserati der Centro-Sud, schied aber schon nach wenigen Runden wegen Hinterachsbruchs aus. Zuvor konnte er auf einem Ferrari 250 GT das Handicap-Rennen gewinnen. Das Rennen ging über 338,4 km, für einen Großen Preis von Europa keine sehr große Distanz, wenn man sich überlegt, daß vor dem ersten Weltkrieg in einem Grand Prix über 700 km gefahren wurden, und das auf wesentlich schlechteren Straßen und mit Fahrzeugen, die heute im Museum stehen.

Ergebnisse: 1. Brooks (England), Vanwall, 338,4 km in 1:37:06,3 = 209,09 km/st; 2. Hawthorn (England), Ferrari, 1:37:27,0; 3. Lewis-Evans (England), Vanwall, 1:40:07,2; 4. Allison (England), Lotus, 1:41:21,8; 5. Schell (USA), BRM, 1 Runde zurück; 6. Gendebien (Belgien), Ferrari, 1 Rd. zurück; 7. Trintignant (Frankreich), Maserati, 1 Rd. zurück. Schnellste Runde: Hawthorn auf Ferrari in 3:58,3 = 213,0 km/st.

Damit ergibt sich nach dem vierten Wertungslauf folgender Stand in der Weltmeisterschaft: 1. Moss 17 Pkte.; 2. Hawthorn 14 Pkte.; 3. Musso 12 Pkte.; 4. Schell 11 Pkte.; 5. Brooks und Trintignant je 8 Punkte.

*

Über 2400 km Gesamtstrecke, in die Sonderprüfungen eingebaut waren, ging die schwedische Rallye zur Mitternachtssonne. Am Start dieser für die Rallye-Europa-Meisterschaft gewerteten Veranstaltung befanden sich 150 Fahrzeuge. Gesamtsieger wurden die Schweden Andersson/Elleman/Jacobsen auf Volvo vor Jansson/Mars (Schweden) auf VW, Bengtsson/Righard (Schweden) auf Porsche, Mellde/Carlquist (Schweden) auf Saab, Carlsson/Carlsson (Schweden) auf Volvo, Karlsson/Karlsson (Schweden) auf DKW und Adiels/Berg (Schweden) auf DKW.

*

Maserati führte mit dem neuen Formel 1-Rennwagen, der für Fangio entwickelt wurde, kürzlich Versuchsfahrten am Nürburgring durch, bei denen in erster Linie das verbesserte Chassis getestet wurde . . . Gesamtsieger der Rallye Bad Homburg, Wertungslauf für die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft, wurden Dr. Rinn/Walter auf Porsche Carrera vor Limberger/Entian auf Alfa Romeo 1900 S und von Zedlitz/Hahn auf Jaguar. Die Rallye Bad Homburg umfaßte eine Sternfahrt von 700 km Länge, eine Zuverlässigkeits- und Regelmäßigkeitsprüfung über rund 500 km und drei Bergprüfungen sowie eine Brems- und Beschleunigungsprüfung, Slalom und Rollprüfung. Von 85 gestarteten Konkurrenten erreichten 80 das Ziel. Schnellste der Bergprüfung am Feldberg im Taunus waren Dr. Rinn/Walter, die mit ihrem Carrera die Feldbergstrecke in 4 min 33,2 sec abfuhren. In den Klassen gab es folgende Resultate: Gran Turismo über 1600 ccm: 1. Marheineke/Rink, Mercedes-Benz 300 SL; bis 1600 ccm: 1. Dr. Rinn/Walter, Porsche Carrera; Tourenwagen über 2000 ccm: 1. von Zedlitz/Hahn, Jaguar 3,4 Liter; bis 2000 ccm: 1. Limberger/Entian, Alfa Romeo 1900 S; bis 1600 ccm: 1. Martenson/Gislaved/Hopfen auf Volvo; bis 1300 ccm: 1. Levy/Schmitz, Simca Aronde; bis 1000 ccm: 1. Berberich/Stober, DKW F 91; Dieselfahrzeuge: 1. Golderer/Golderer, Mercedes-Benz 180 D . . . Trintignant fuhr beim Grand Prix von Monaco sehr gleichmäßig, so legte er z. B. 46 Runden mit Zeiten zwischen 1:42 und 1:43 zurück, also noch nicht einmal mit einer Sekunde Unterschied. Als Musso angriff, blieb er mit seinem 2 Liter Cooper nur um 0,3 sec unter der von Hawthorn für die schnellste Runde erreichten Zeit, und in der Rangliste der schnellsten Runden, die von den einzelnen Fahrern in diesem Rennen gefahren wurden, liegt er an dritter Stelle hinter Hawthorn mit 1:40,6 und Moss mit 1:40,8.

Gümo

Fortsetzung von Seite 29

Le Mans: Die Briten gingen sang- und klanglos unter

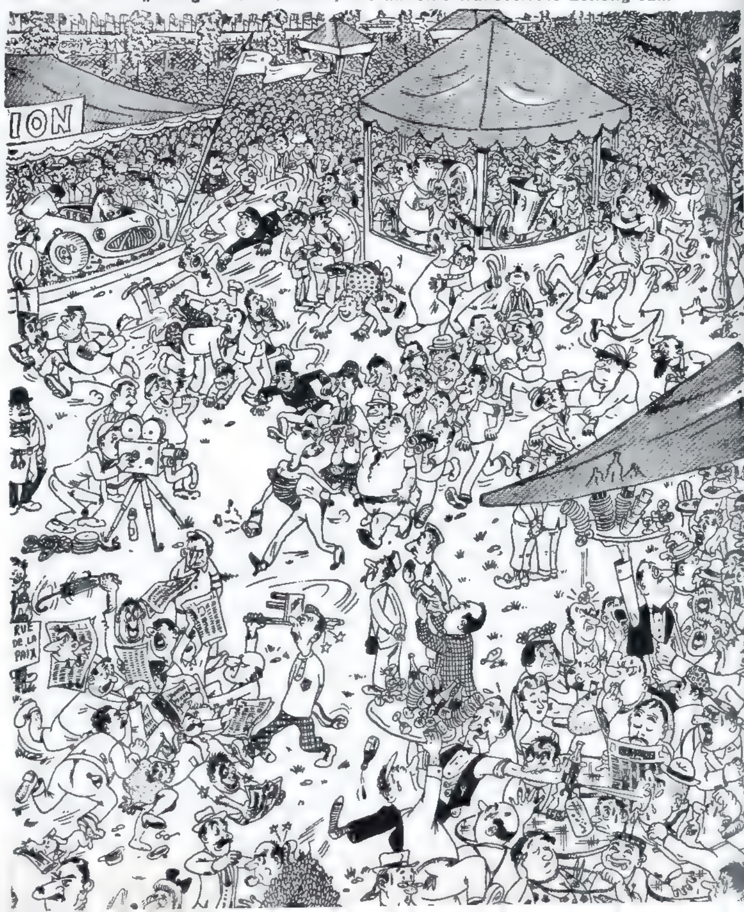
Vom technischen Standpunkt aus ist interessant, daß sämtliche 21 am Rennen teilnehmenden englischen Fahrzeuge mit Scheibenbremsen ausgerüstet waren. Den Vergaserrekord hielt ein 3 Liter Testa Rossa, der mit nicht weniger als 12 Weber-Vergasern bestückt war. Die leichtesten aller teilnehmenden Fahrzeuge waren die 750er Lotus mit rund 400 kg Gewicht.

Alle Tribünen und Zuschauerplätze waren wieder dicht besetzt, als das große Rennen sich seinem Ende zuneigte. Obwohl die Tribünenplätze gegenüber den Boxen 95 DM kosten, sind sie immer im Januar schon ausverkauft. Voller Spannung erwartete man in diesem Rennen der tausend Zwischenfälle, daß sich vielleicht noch im letzten Moment alles verschieben könnte, ja, vielleicht sogar die 2 großen Wagen, die die Führung hielten, ausfallen würden. Ein Wunder wäre es nicht gewesen: von 22 gestarteten 3 Liter-Wagen waren noch ganze 5 vorhanden. Aber der große Kampf ging friedlich zu Ende. Der Ferrari an der Spitze fiel, da er von niemandem mehr ernstlich angegriffen werden konnte, beträchtlich im Tempo zurück, während der an 2. Stelle liegende Aston-Martin, der nur noch über den II. und IV. Gang verfügte, alles tat, um nicht doch noch vom Behra-Herrmann-Porsche eingeholt zu werden. Ein solcher Angriff war auch vorgesehen, mußte aber abgeblasen werden, weil dieser Porsche durch einen defekten Bremszylinder seit vielen Stunden praktisch ohne Bremsen fuhr. Durch Auswechseln von Bremsbacken und später sogar der Bremstrommel hatte man den Schaden immer nur für ein paar Runden beheben können. Schließlich entschied man sich in der Porsche-Box, den Wagen 29 eben ohne Bremsen weiterfahren zu lassen. Da Herrmann und auch Behra naturgemäß den Motor und damit auch die Kupplung zum Bremsen benutzten, war nach absehbarer Zeit auch die Kupplung hinüber und nicht mehr zu benützen. Es spricht für das Fahrkönnen der beiden, daß sie den Wagen unter diesen schwierigen Bedingungen so souverän über die Runden und auf den dritten Platz in der Gesamtwertung gebracht haben. Bis zu seinem ersten Halt war Behra mit diesem Wagen einen Durchschnitt von 184 km/st gefahren!

Als die Sieger dem begeisterten Publikum vorgestellt wurden, kam der letzte Regenguß dieses Rennens und durchnäßte die gerade wieder Getrockneten. Es war, als sollte allen Versammelten noch einmal eindringlich gezeigt werden, daß in der Auseinandersetzung zwischen Mensch und Elementen der Mensch trotz 170 Durchschnitt immer noch den kürzeren zieht.

H. U. Wieselmann

Der Betrieb im „Village" von Le Mans, wie ihn eine französische Zeitung sah.



Was braucht man noch an

Grenzpapieren?

Zweifellos ist in der letzten Zeit manches einfacher geworden. Aber wahrscheinlich wird auf dem Mond eher ein roter Fleck erscheinen, als daß wir für Westeuropa eine allgemein gültige Zwangshaftpflichtversicherung, einen Europapaß und einen Universal-Grenzpassierschein für Kraftfahrzeuge bekommen.
Fatalerweise haben wir in Europa – soweit es für den Reiseverkehr in Betracht kommt – einige siebzig mehr oder weniger lange Linien, die man „Grenze" nennt. Dabei ist es aber durchaus nicht von untergeordneter Bedeutung, ob es sich um ein Hinüberwechseln von – nur um ein Beispiel zu nennen – französischem Gebiet auf spanischen Boden oder in umgekehrter Richtung handelt. Denn jedes Land hat seine besonderen Bestimmungen für die Einreise landesfremder Personen und die Einfuhr ausländischer Wirtschaftsgüter.
Von Natur ist der Mensch nicht schlecht. Auch die Grenzer sind es nicht. Aber sie haben ihre Vorschriften, und danach müssen sie sich richten. Einige sind schon zufrieden, wenn man die notwendigen Papierchen beieinander hat und vorweisen kann, und andere erst dann, wenn sie kraft ihres Amtes ein Auto in seine Primfaktoren zerlegt haben.
Jeder Mensch ist irgendwo geboren. Das muß er nachweisen können. Bis zur Hausnummer inklusive Höhenangabe und sonstigen Richtungshinweisen. Dasselbe gilt für die Kraftfahrzeuge. Sie selbst wissen wahrscheinlich nicht, welche Nummer in das Fahrgestell Ihres Wagens eingeschlagen ist – aber die Grenzbeamten wollen es wissen. Daß man die genaue Anschrift seiner Versicherungsgesellschaft nicht kennt, soll auch vorkommen – aber auch, daß sich dafür gewisse Leute jenseits der Grenzen interessieren.
Um das alles nachweisen zu können – und noch einiges andere dazu –, hat der Staat eine Anzahl genormter Papiere geschaffen, die man ihm aus Dankbarkeit dafür abkaufen muß.

Der Personalausweis

genügt als Grenzpapier für Belgien, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und die Schweiz.

Der Reisepaß

Er ist in Europa für alle übrigen Länder erforderlich. Das sind: Dänemark, England, Finnland, Griechenland, Irland, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Portugal, Schweden, Spanien und die Ostblockstaaten. Außerdem braucht man ihn für alle Überseereisen.

Das Visum

Ein Visum gilt nur in Verbindung mit einem Reisepaß. In Europa braucht man es für Jugoslawien, Spanien und alle Ostblockländer. Für die nicht europäischen Länder ist es die Conditio sine qua non. Marokko und Tunis legen aber keinen Wert darauf.

Das Triptyk

Das Triptyk ist ein Grenzpassierschein für Kraftfahrzeuge, wenn diese nur zu vorübergehendem, zeitlich befristetem Aufenthalt die Grenze passieren. Sie werden jeweils nur für ein Land ausgestellt und berechtigen zu je einer Ein- und Ausreise. Ein Triptyk verlangen zur Zeit noch England, Griechenland, Italien, Irland und alle direkt an die Bundesrepublik angrenzenden Ostblockstaaten.

Das Ferien-Carnet

Das Ferien-Carnet ist genau genommen eine 10-Blatt-Triptyk-Sammlung. Jedes Blatt gilt für je eine Einreise und eine Ausreise. Die Gültigkeit ist auf insgesamt 3 Monate begrenzt. Sofern das Zeitlimit nicht überschritten wird, kann man mit einem Ferien-Carnet Irland, Portugal, die Türkei, die Ostblockstaaten und die überseeischen Länder besuchen.

Das Carnet

Das normale Carnet ist ein vergrößertes Ferien-Carnet: es gilt ein Jahr und berechtigt zu 25 Ein- und Ausreisen. Sein Geltungsbereich entspricht dem Ferien-Carnet.

Die Grüne Versicherungskarte

Dieses Dokument weist im Auslande nach, daß für Ihr Fahrzeug in Deutschland eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. Verlangt wird sie von Belgien, Dänemark, England, Finnland, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und der Schweiz. Für außereuropäische Länder bestehen Sonderbestimmungen.

Die Gelbe Versicherungskarte

Für dieses Grenzpapier gilt dasselbe, was über die Grüne Versicherungskarte gesagt wurde, sie gilt speziell für Jugoslawien.

Der Internationale Führerschein

Der in Deutschland erworbene Führerschein genügt nicht, um in allen europäischen Ländern spazierenzufahren. Dazu ist der Internationale Führerschein notwendig. Er ist für die Einreise nach Finnland, Griechenland, Irland, Spanien, die Türkei, die Ostblockstaaten und die überseeischen Länder erforderlich.

Die Internationale Zulassung

Dieser Schein stellt sinngemäß dasselbe wie der Internationale Führerschein für die Zulassung dar. Die Internationale Zulassung braucht man für England, Finnland, Griechenland, Irland, Island, Spanien, die Türkei, die Ostblockstaaten und die überseeischen Länder.

Die Benzingutscheine

Diese sind keine Conditio sine qua non, sondern eine Treibstoffkostenersparnis. Sie werden für Frankreich, Italien und Jugoslawien ausgegeben. Die Ersparnis beträgt etwa ein Drittel gegenüber den normalen Treibstoffpreisen.

Devisenkurse und Treibstoffpreise

Damit das Dutzend voll wird, nennen wir auch noch die Umrechnungskurse in DM und die Treibstoffpreise.

Devisenkurse (Stand 21. Juni 1958)

Land	Fremdwährung	= DM	Benzin (in Landeswährung je Liter)	Super	Öl
Belgien	100 bfrs	= 8,40	6,40	7,11	36,00
Dänemark	100 dän. Kronen	= 60,54	0,03	1,04	ca. 2,90
Finnland	100 fMks	= 1,30	53,00	—	200;00
Frankreich	100 ffrs	= 0,99	92,30	97,70	500,00
Griechenland	100 Drachmen	= 14,00	19,53	(pro 4,55 l)	17,00
Großbritannien	1 £ = 20 Sh	= 11,70	4/2	(pro 4,55 l)	ca. 4 Sh
Holland	100 holl. Gulden	= 110,60	0,46	0,49	2,25
Italien	100 Lire	= 0,67	138,00	148,00	660,00
Jugoslawien	100 Dinare	= 1,40	74,00	—	bis 915,00
Norwegen	100 norw. Kronen	= 58,50	0,99	1,02	ca. 4,40
Österreich	100 Schilling	= 16,18	3,10	3,75	15,00
Portugal	100 Escudos	= 14,63	4,50	—	16,50
Schweden	100 schw. Kronen	= 80,93	0,71	0,74	3,00
Schweiz	100 sfrs	= 95,71	0,49	0,56	0,45
Spanien	100 Pesetas	= 10,00	6,00	7,00	27,75

Alle Angaben ohne Gewähr.



Nagimaut und Rasimaut

Neu entwickelt wurde ein ganzes Programm von Transformatoren, die die Benutzung normaler elektrischer Geräte im Auto ermöglichen. Der „Rasimaut" (Abkürzung für „Rasieren im Auto") ist 95 x 68 x 60 mm groß, wiegt 0,72 kg und kostet DM 30.–. Er speist sämtliche elektrischen Rasiergeräte mit 220 Volt Wechselstrom. Neun Modell-Versionen „Nagimaut" (Abkürzung für „Netzanschlußgeräte im Auto"), gestaffelt nach Höchstleistung von 10 bis 100 Watt, ermöglichen den Betrieb aller Elektrogeräte, die sonst zu Hause am Normalnetz anzuschließen sind; der kleinste dieser Umformer (200 x 57 x 65 mm, 1,2 kg, DM 48.–) ist von 3 bis 10 Watt, der größte (235 x 210 x 155 mm, 8,2 kg, DM 165.–, siehe Bild) von 10 bis 100 Watt umschaltbar. Für die Lichtversorgung (Zelt, Wohnwagen, Reparaturen) wurden zwei Modelle „Autosonne" und eine Anzahl von Speziallampen entwickelt (beide 190 x 125 x 95 mm, 2,3 und 2,4 kg, DM 54.– bis 61.–). Hersteller: Carl-August Aweh, Hamburg-Schenefeld, Schäferkamp 18–28.

Kamei-Ablegefach

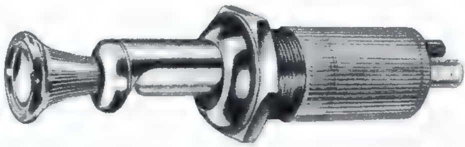


Das Kamei-Ablagefach für den VW wurde inzwischen in einigen Punkten verbessert. Vorn erhielt es eine elastische Schutzkante, die vor den Sitzen jetzt größere Beinfreiheit schafft. Weiterhin wurde daran eine zierliche – aber ausreichend stabile – Benzinhahnverlängerung angebracht, die bequem mit der Hand zu erreichen ist. Daß beim Einbau jetzt nichts mehr gebohrt zu werden braucht, sondern nur ein paar Schrauben straff angezogen werden müssen, findet ganz unseren Beifall; aber nicht, daß die Ablageplatte durch ein Netz ersetzt wurde, so daß kleinere Gegenstände hindurchfallen können. Bei der Bestellung ist anzugeben, ob das Ablagefach für eine Limousine oder für ein Cabriolet benötigt wird und ob der VW vor oder nach August 1955 geliefert wurde. Der Preis beträgt einheitlich DM 35.– pro Stück. Hersteller: Kamei-Autokomfort, Wolfsburg, Lessingstraße 64.



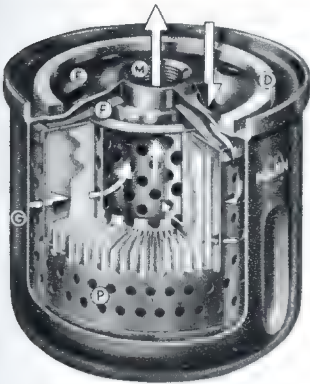
Luwefa Plastik-Garage

Wer sein gutes neues Auto nachts nicht ohne Hemd stehen lassen möchte, sei auf diese Plastik-Garage verwiesen. Da bei ihr ein Gestell von kunststoffummantelten Stützen vorgesehen ist, kann sie – abgesehen von der Regenrinne – nicht auf dem Lack aufliegen und somit an keiner Stelle scheuern. Damit ist auch eine ausreichende Belüftung gewährleistet. Da es ein Unding ist, 22 Quadratmeter Plane morgens in einen kleinen Sack zu stopfen, wird die LUWEFA-Plastik-Garage nach Gebrauch zusammengeklappt. Sie hat dann die Größe einer zusammengefalteten Reisedecke. Durch Verlängerungsstücke können die etwa 10 cm abstehenden Seitenteile bis zur Höhe der Radkappen heruntergezogen werden. Diese Garage gibt es in drei Größen von DM 135.– bis 180.–. Hersteller: Luwefa, Kunststoff-Verarbeitung, Marl-Hüls, Postfach 43.



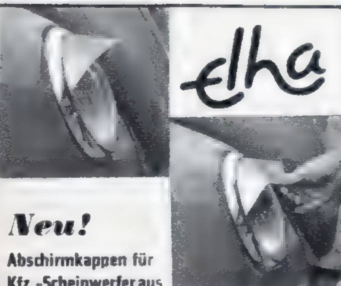
Hella Teleskop-Leseleuchte

Innenbeleuchtungen bei Personenwagen sind nicht in jedem Falle zum Kartenlesen zu gebrauchen. Entweder sitzen sie dazu an der ungeeignetsten Stelle oder sie leuchten zu schwach. Ersetzt man diese aber durch solche stärkerer Watt-Zahl, blenden sie, da sie in den meisten Ausführungen nicht abgeschirmt sind. Bei den Hella-Teleskop-Leseleuchten ist das anders; die Lampe kann man so stark wählen, wie man sie braucht, und sie an die Stelle des Armaturenbrettes setzen, wo es am zweckmäßigsten erscheint. Im eingeschobenen Zustand unterscheidet sie sich nicht von einem gewöhnlichen Zugknopf; daß dieser allerdings aus dem Armaturenbrett heraussteht, findet nicht hundertprozentig unseren Beifall. Der Preis beträgt DM 12.–. Hersteller: Westfälische Metall-Industrie GmbH., Lippstadt.



So wird gefiltert

Mann micro-Top Wechselfilter zur Schmieröl-Feinstfilterung. G Gehäuse; E Eintrittsbohrung; P Feinfilterpatrone; M Mittelbohrung; D Dichtung; F Federscheibe. Dieser Filter besitzt eine im Filtergehäuse fest eingebaute Feinstfilterpatrone. Bei Erschöpfung wird der vollständige Mann micro-Top Wechselfilter abgeschraubt und gegen einen neuen ausgetauscht. Der vor allem für Personenwagen bestimmte Mann micro-Top Wechselfilter scheidet im Ölhauptstrom Schmutzteilchen bis 5 Micron (5/1000 mm) und feiner ab.



Neu!
Abschirmkappen für Kfz.-Scheinwerfer aus *elastischem* Kunststoff mit *Chromeffekt* DBGM.
Erlaubt nach den neuesten Vorschriften des Bundesverkehrsministeriums. Für sämtliche Pkw, Roller, Motorräder und Mopeds lieferbar.

Hess und Lauterjung
Stgt.-Zuffenhausen, Schozacher Straße 36
Zu beziehen durch den Kfz.-Fachhandel



ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER

Original - Ersatzteile
stets lieferbar
H. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 7 47 47/48





ALFA ROMEO

Giulietta Sprint Coupé, 1,3 l, 65 PS, mit Stahlschiebedach, Becker Mexico und weiterem Zubehör, in tadellosem Zustand, 50 000 km unfallfrei gelaufen, für DM 3850.– zu verkaufen. DIFIA, Stuttgart, Königstraße 68, Tel. 9 46 92. 5988/1510

Giulietta Sprint Veloce 1957, rot, garantiert 31 700 km, ständig werksgepflegt, einwandfreier Gesamtzustand, gegen Barzahlung. J. Springer, Tutzing (Obb.), Bareislweg 2. 5939/1507

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW-Typen ab Lager**
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4,
Telefon 2 07 09

BMW 328, Bauj. 1939, 50 000 km, in bestem Zustand, fahrbereit und zugelassen, sofort abzugeben. Anfragen unter 6194 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5989/1510

BORGWARD

Diesel 1800 Kombi, letztes Modell, preiswert zu verkaufen. Schmidt & Sohn, Barsinghausen/Hannover. 5940/1507

DKW

DKW Monza gesucht, evtl. auch Unfallw. od. nur Unfall-Karosserie. Hans Steude, Heikendorf/Kiel, Laböer Weg Nr. 34. 5941/1507

1 AUTO UNION 1000, inselkoralle, mit Schiebedach, fabrikneu abzugeben. Anfragen unter 6172 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5942/1507

DKW F 91, für Rallyes und Serientourenwagenrennen bestens geeignet, sehr leistungsfähig, **DKW F 93, HL-Motor,** verkauft Günter Schreiber, Dbg.-Hamborn, Duisburger Str. 185/189. 5991/1510

FERRARI

Ferrari
errang auch in diesem Jahre wieder die Sportwagen-Weltmeisterschaft! Das sagt mehr als tausend Lobsprüche! Auskunft über die Ferrari-Typen erteilt



Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06
5977/1510

TESTA ROSSA, neuestes Modell, nur 1200 km gelaufen, Neupreis über 9000 Dollar, werksgepflegt, fahrbereit, günstig zu verkaufen. Anfragen unter 6195 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5992/1510

FIAT

Abarth 750 Lim. 1957, 25 000 km, Teilzahlung möglich. Wolfgang D. Busch, Hamburg, Ringstr. 172a, Tel. 62 57 43. 5943/1507

1400 B, aus Privathand, pflegl. Zustand, 30 000 km gel., zu verkaufen od. geg. Opel Kapitän zu tauschen. Rudolf Reese, Dortmund, Junggesellenstr. 15. 5944/1507

FORD

Camping-Bus FK 1000, kompl. eingerichtet, 4 Schlafpl., in ganz erstkl. Verfassg., sehr günst. von Privat an Privat zu verk., Standort Hamburg. Anfragen unter 6173 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5945/1507

JAGUAR

JAGUAR - Importeur
P. Lindner Frankfurt a. M.
Sevice und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

KARMANN-GHIA

Verkaufe schönes, gepflegtes **Coupé,** Alter 18 Monate, eidechsgrün-dunkelgrün, 18 000 km, bar DM 6500.—. Anfragen unter 6174 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5946/1507

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/Main-Höchst, Brüningstraße 32. An- und Verkauf, Ersatzteile. 5948/1507

Gran Turismo, 2500 ccm, 195 km/h, Modell 1957/58, hellbeige, gar. unfallfrei, 45 000 km, bestgepfl., zu verk. v. Hirschberg, Haarsee b. Weilheim (Obb.). 5947/1507

MERCEDES

Mercedes 190 SL, Coupé u. Roadster, ständig in div. Farben u. Baujahren vorrätig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5972/1509

Suche Mercedes 300 SL-Coupé (evtl. auch Roadster). Erbitte Angeb. unter 6188 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5974/1509

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstraße 4, Telefon 2 80 55. 5949/1507

Suche 190 SL. Dr. Gnann, Berlin-Charlottenburg, Waitzstraße 28. 5990/1510

Diesel-Kombi DA 51, 91 000 km, schwarz, 6-Sitzer, unfallfrei, tadelloser Zustand, zu verkaufen, Finanzierung möglich. Anfragen unter 6175 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5950/1508

Lkw Mercedes-Kipper, 120 PS, 4,5 t, Motor generalüberholt, wegen Geschäftsniederlegung preisgünstig abzugeben. Rony Weber, Sinswang 10, Post Oberstaufen (Allg.), Tel. Oberstaufen 500. 5951/1508

Zu kaufen gesucht 1936er-Mercedes Roadster DM 800.– bis 1000.–. Tel. 2 19 64 Wiesbaden, Mo.–Fr. 8.00–17.00 Uhr. 5993/1510

MG

MG-Sportwagen gesucht, auch älteres Modell. Angeb. unter 6186 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5971/1509

MG-A Roadster, Bj. 57, 3200 Meilen gelaufen, verunfallt, zu verkaufen oder geg. Pkw zu tauschen. Angebote unter 6176 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5952/1508

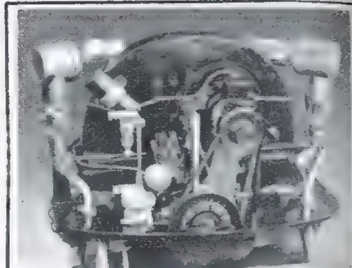
MG-A-Maschine (fast neu), Differential, Getriebe und Hinterachse sowie Armaturen, zwei Sitze, drei Speichenräder und schwarzes Verdeck zu verkaufen. Zuschriften unter 6177 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5953/1508

MG 750 ccm, Schwingachsenfahrgestell, 4-Vergaser-Motor, mit delikatem Zubehör, jedoch ohne Karosserie, aus Studiengründen billig abzugeben. Riehle, Stuttgart N, Friedrich-Ebert-Straße 22. 5954/1508

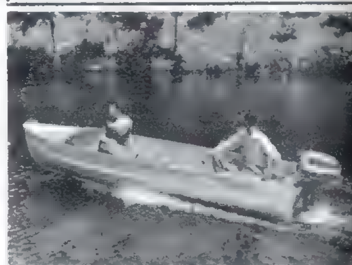


Elektr. Spritzpistole „BURGIA"
ohne Kompressor – ohne Luft spritzt Sprühmittel, Poliermittel, Farben, Lacke, Öle, Fette, chem. Mittel, Petroleum usw.
Direktes Arbeiten durch Anschluß an jede Steckdose.
Garantie. Ohne Risiko: Rückgaberecht.
Werkspreis komplett 77.50 DM per Nachnahme.
H. BRENNENSTUHL TÜBINGEN-PFRONDORF 94

Das Kaffeehaus am Armaturenbrett
Die ideale elektrische Auto-Filter-Kaffeemaschine für Sport, Camping und Reise.
Preis DM 55,—
„Rapid"-Versand, Oldenburg/Oldb., Postfach
Bei Bestellung bitte V-Zahl angeben!



Ihr VW u. Ghia Coupé leistet noch mehr
durch die
EXPRESS
2-VERGASER-ANLAGE
kompl. mit Ölbadfilter DM 275,–
Keine Motorveränderung. Leichter Einbau!
AUTOTECHNIK KG
Hannover · Postfach 6142



Freude und Erholung auf dem Wasser mit
EVINRUDE-JOHNSON
Außenbordmotoren
Importeur
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 6 39 80



Für jeden Wagen der Welt
paßt tatsächlich dieser schöne große Innenspiegel mit ganz schwach gewölbtem blendfreiem Spiegelglas, der mittels großer Super-Vakuum-Klette (DBGM) direkt auf der schrägen Scheibe in beliebiger Höhe befestigt wird. Sitzt wie angeschraubt und völlig vibrationsfrei. 100 000fach bewährt! Best.-Nr. J 2-10 C. Bruttopreis DM 9.—. Alleinhersteller:
TALBOT & CO · Berlin-Schöneberg

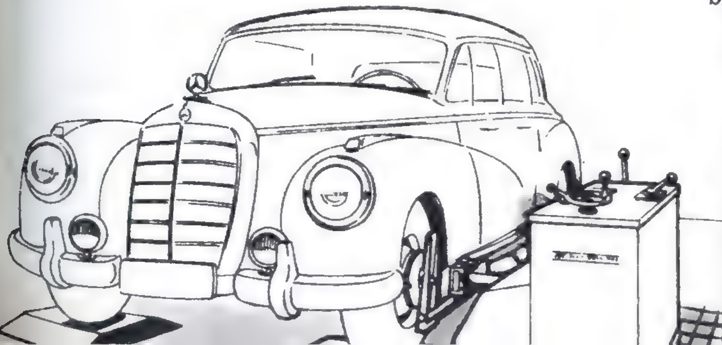
Stoßdämpferprüfung am Fahrzeug

Auf die Wichtigkeit des Stoßdämpfers für die Federungsqualitäten und die Straßenlage eines Wagens wurde erst in Heft 6 dieses Jahres hingewiesen, und der Fahrzeugbesitzer wird sich wohl fragen, inwiefern man sich von der Funktionstüchtigkeit der Dämpfer überzeugen kann. Denn es ist klar, daß diese hochbeanspruchten Bauteile irgendwann einmal „müde" werden bzw. in ihrer Wirkung nachlassen. Die Methode, sich auf die Stoßstange zu stellen, zu wippen und die Zeit für das Abklingen der Schwingungen als Maßstab für den Zustand der Dämpfer zu nehmen, ist wohl nicht ganz tauglich, um etwas Exaktes auszusagen. Die Werkstatt pflegt deshalb an Hand einer Probefahrt rein nach Gefühl zu urteilen, sofern nicht die Erfahrung schon lehrt, daß nach einer bestimmten Laufstrecke dieser oder jener Dämpfertyp reif für die Kontrolle oder gar für den Austausch geworden ist. Näheres kann aber auch erst nach Ausbau der Dämpfer gesagt werden, wobei natürlich auch nur die exakte Messung in Frage kommt, denn das Gefühl – beim Auseinanderziehen oder Zusammendrücken des Dämpfers – kann ja trügen, nachdem die Geschwindigkeit der Betätigung beim hydraulischen Dämpfer so außerordentlich wichtig ist. Man braucht dann schon ausgesprochene Prüfmaschinen, die ein völliges Diagramm aufnehmen – für Werkstattzwecke schon fast zu wissenschaftlich genau und zu teuer. Gleichwohl blieb für die gute Werkstatt seither kein anderer Weg. Dort aber, wie gesagt, würde es genügen, ein Gerät zu haben, das unter Ausschaltung menschlicher Unzulänglichkeit genau erkennen läßt, ob der Stoßdämpfer noch als zulässig oder bereits als reparaturreif zu bewerten ist.

Ein solches Gerät wurde von der auch für ihre Wuchtmaschinen bekannten Firma Osmond Beißbarth in München geschaffen, und zwar unter der Bezeichnung „Achsprüfmaschine S 2". Die ersten Grundlagen waren bereits durch eine entsprechende Prüfmaschine für ausgebaute Stoßdämpfer vorhanden, nur sagte man sich in München, daß die Beurteilung des Dämpfers eigentlich am Fahrzeug direkt erfolgen müsse, um den Ausbau zu ersparen. Und das ist bei der S 2-Prüfmaschine tatsächlich gelungen. Der Prüfvorgang geht so schnell vor sich, daß alle vier Dämpfer eines Personenwagens innerhalb einer Viertelstunde durchgeprüft sein können. Der ganze Witz besteht darin, daß das Rad nebst Radführung, Feder und Dämpfer vom Gerät aus in Vertikalschwingungen von normalerweise 15 mm Hub versetzt werden, wobei die Frequenz, also die Zahl der Schwingungen pro Zeiteinheit, von 150–950/Min geregelt werden kann. Bei irgendeiner Frequenz wird die Eigenfrequenz des schwingenden Radsystems erreicht, und dort werden die Schwingungsausschläge am größten. Gerade hier muß der Stoßdämpfer seine Hauptarbeit leisten und ist am sichersten auf seine Funktion hin zu prüfen. Die Radkappe des betreffenden Rads wird gegen eine Scheibe mit einem Papierblatt darauf ausgetauscht; am Gerät selbst sitzt ein verstellbarer, federnder Arm mit einem Schreibstift, der den maximalen Schwingungsausschlag (bei erreichter Eigenfrequenz) aufzeichnet. Dieser Schwingungsausschlag muß bei ordnungsgemäßem Dämpfer unterhalb eines Erfahrungswertes liegen – wird er überschritten, so muß der Stoßdämpfer nachgestellt bzw. repariert oder ausgetauscht werden.

Diese Methode ist nicht nur einfach und zeitsparend (für Kunden wie Werkstatt); sie erlaubt zugleich eine Beurteilung des Gesamtzustandes der Achse bei den einzelnen Fahrzuständen und schließlich auch die Lokalisierung von Schwingungen und Geräuschen am Fahrzeug, die von den Rädern ausgelöst werden. Das Fahrzeug steht ja still und kann an allen Stellen entsprechend beobachtet werden. Alle diese Vorteile haben dazu geführt, daß schon verschiedene Automobilfirmen die S 2-Maschine ihren Vertragswerkstätten empfehlen (u. a. Fiat, Daimler-Benz, VW-Werk). Das Gerät wird durch einen 3 kW-Elektromotor angetrieben (220/380 V), hat einen bis 1000 Touren reichenden genauen Drehzahlmesser und wiegt bei 1355 mm Länge, 700 mm Breite und 900 mm Höhe 190 kg. Es ist auch für den Fahrzeughalter eine Beruhigung, um die Existenz dieser Maschine zu wissen.

bk





Für Ihre Autoreise

40 Auto-Waschzeugbeutel

aus bunter Plastikfolie, mit Druckknopfverschluß, Größe 150x180 mm, 2 Fächer, enthält Handtuch, Seife mit Seifendose, Handwaschbürste

Preis mit Verpackung + Nachnahme DM 3.75

9601 Reise- und Haus-Apotheke

in elegantem, wetterfestem und abwaschbarem dunkelgrünem Plastik-Etui, Größe 115x200x55 mm, mit Einhand-Aufreißverschluß und Schaumstoff-Staubabweiser im Oberdeckel, Inhalt ohne lästige Laschenhalterung in 3 Fächern leicht greifbar angeordnet, nach fachmännischen Grundsätzen zusammengestellt, einschließlich Verbandschere, Pinzette und Anleitung für Erste Hilfe

Preis mit Verpackung + Nachnahme DM 16.50

800 EUROPA-Straßenatlas

von Nord-Norwegen bis Nordafrika, Irland und Großbritannien bis Finnland, Deutsche Ostzone, Schwarzes Meer und westliche Türkei, in 41 Detailkarten und einer Übersichtskarte, in fünffarbigem Plastikumschlag, mit 2 durchsichtigen Taschen zur Unterbringung von Notizzetteln, Benzin-Quittungen, Hotelbelegen usw.

Preis mit Verpackung + Nachnahme DM 15.50

9500 Auto-Reisetasche

aus doublierter Nappa-Folie, nach Patentverfahren mit Kanten-Doppelverstärkung (ohne Nähte) geschweißt, Farbe grau „Taiga", Kanten cognacfarben, mit verdecktem, staub- und spritzwasserabweisendem Reißverschluß, sowie zusätzlicher Außentasche, auswaschbar, besonders auch als Badetasche geeignet, einschließlich einer **echt schurwollenen** „Original-Kaiser"-Reisedecke, Deutsches Spitzenfabrikat, handgewoben, Größe 140x170 cm

Preis mit Verpackung + Nachnahme DM 68.50



Bitte hier abtrennen

Bei Eingang Ihrer Bestellung bis spätestens 14. Juli 1958 erhalten Sie auf den beigelegten **Gutschein 20658** 5 % Sonderrabatt auf den Rechnungsbetrag

IBA-PLASTIK · AUGSBURG
POSTFACH 310 · RUF 8538

PEUGEOT



Kraftfahrzeugimporte

Walter Hagen & Co., GmbH.
KREFELD

Ostwall 103-105, Telefon 28171
KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

Guterhaltene Peugeot 403-Limousine zu kaufen gesucht. Ausführl. Angeb. unter 6187 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5973/1509

PORSCHE

Gebrauchte Porschewagen! Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETER-MAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistraße 306, Tel. 69 11 51. 5955/1508

Porsche vorrätig: 1600 S, 1600, 1500, 1500-Carrera, 1300! Gepflegter Zustand, günstige Preise. **Auto-Becker**, Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5975/1509

Zu verkaufen SAUTER PORSCHE 1100 Rennsport, erfolgreichster 1100er in der Schweiz, Bergmeisterschaften 1957, sehr konkurrenzfähiges Fahrzeug für diese Saison, rennbereit, mit Anhänger. Anfragen unter 6178 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5956/1508

Kaufe Porsche-Rennsitze L. u. R., Porsche-Kilometerzähler, Öl-Temp.- u. Benzinuhr 1956/57, Porsche-Getriebe 1956/57, Porsche-Schnellverschluß-Räder mit Bremsanlage od. Tausch mit Porsche-Bremsanlage (neuwertig) mit verchromten Felgen. Anfragen unter 6179 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5957/1508

Spyder 1500 RS, in bestem Zustand, unfallfrei, preisgünstig zu verkaufen (Finanzierung möglich). Anfragen unter 6180 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5958/1508

1300 Coupé, gepfl., DM 3900.– bar, evtl. Tausch gegen VW od. DKW. Unger, Braunschweig, Casparistraße 5. 5959/1508

Porsche, unfallbeschädigt oder reparaturbedürftig, ab 1954, gegen bar zu kaufen gesucht. Ang. unter 6181 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5960/1508

Verkaufe 1300 Super, Baujahr 1954, völlig überholt, mit viel Zubehör. Anfragen unt. 6182 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5961/1508

Porsche 1600 sofort gegen bar gesucht. M. Berger, Trier, Neustr. 20. 5994/1510

1,5 Porsche-Cabrio 53/54, rot, Leder-Liegesitze, Radio, Synchron, Werksaustauschmotor, 17 000 km, unfallfrei, Vollüberholg. mit DM 3000.– durch Rechnungen belegt, erstkl. gepfl. Zust., Festpreis DM 7000.–. Wolfgang Lorenz, Oldenburg (Oldbg.), Falklandstr. 5, Tel. 8 00 05/6. 5995/1510

AUTO-ZUBEHÖR!
Zum GÜNSTIGSTEN PREIS alles von
AUTO AUSSTATTUNG
G. VÖLLER VERSAND K-G
München 3, Schließfach 131 E
Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den interessanten 20seitigen Katalog mit vielen Neuheiten.

VW

VW-Export-Lim. 58 gesucht! Biete höchste Preise! Sofortige Barzahlung! Auf Wunsch Abnahme am Standort! **Auto-Becker**, Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5976/1510

Verkaufe meinen VW-SD mit allen erdenklichen Schikanen. Neuwert DM 6850.–, km-Stand 20 000, gegen Barzahl. f. DM 5500.– wegen Anschaffg. eines Kombi. Zuschriften an G. Hins, Orsingen, Kreis Stockach (Baden). 5962/1508

VW-Kaufvertrag od. neuw. VW sofort geg. Barzahlung gesucht. Tel. Ffm. 33 55 73 od. Angeb. unter 6183 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5963/1509

VW, Bauj. 53, Schiebedach, **Porsche-Motor 1500 ccm,** dto. Getriebe und große Bremsen, günstig abzugeben. Angebote unter 6196 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5996/1510

WANDERER

Pkw „W 24", Bestzustand, zu verkaufen. R. Roelvink, Krefeld, Nauenweg 145, Telefon 2 26 29. 5964/1509

VERSCHIEDENE

Lfd. Barankauf: VW, Ghia, Rekord u. a. Krefeld, Tel. 6 27 63, 6 12 77. 5965/1509

Sportwagen, suche guterhaltenen Roadster bis 1,5 Ltr. (BMW, Dyna-Veritas, MG, TC oder TF). Ausführliche Angebote mit Preis erbittet: Manfr. Panneck, Schlewecke Harzbg., Breite Straße 14. 5966/1509

AMERIKANISCHE WAGEN

CHEVROLET

Chevrolet-Bel-Air 58, neu, 4türige Lim., schwarz/weiß, Klimaanl., Radio; Chevr.-Bel-Air-Cabrio 54, 6-Zyl., Automatic, blau, 69 000 km; Chevr.-Lim. 54, grün, 36 000 Meilen; dto. blau, 1. Hand, 54 000 km. Alle Fahrz. erstkl. u. sehr preisgünstig! **Auto-Becker**, Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5969/1509

CHRYSLER

Chrysler-Plymouth, Baujahr 1929, an Liebhaber abzugeben (siehe Bericht in der letzten Ausgabe „das AUTO, MOTOR und Sport"). Angeb. unter 6185 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5968/1509

FORD

Ford-Thunderbird 56, Coupé mit Roadsterverdeck, weiß/schwarz, Overdrive, div. Automatic, 29 000 km. **Auto-Becker**, Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5970/1509

BOOTE

Original amerik. Kajütboot (Chris Craft), Länge 6,40 m, Breite 2,10 m, 2 Schlafplätze, geräumige Plicht, große Stauräume – WC-Pumpclosett, eingebaute Frischwassertanks und Kochanlage –, Allwetterverdeck, mit oder ohne Motor (50 HP), preiswert zu verkaufen. Liegeort des Bootes: Bodensee. Zuschriften erbeten unter 6184 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5967/1509



Wagenpflege mit dem spülenden
VORWERK
Wascher

VW-REPARATUR-ANLEITUNGEN

Grossformat, viele Bilder, Einstelltabellen usw. (Doppelausgabe) DM 14.20
P. Wieland, Verlag-Vertretung, Drachenrebenweg 16, Ettlingen-Baden

Name: Vorname:

Adresse:

Nachnahme – Vorzahlung Postkonto, Karlsruhe 68366

VORWERK
Wascher
seit 25 Jahren bewährt

Steuer, Recht, Versicherung

Links-Einordnen auf der Straßenbahnschiene

Der Angeklagte hatte in seiner Eigenschaft als Fahrlehrer seinen Fahrschüler veranlaßt, auf einer von einer Straßenbahn befahrenen Straße sich kurz vor einer Kreuzung auf den Straßenbahnschienen einzuordnen, weil der Fahrschüler bei entsprechender Umstellung der Signalanlage nach links in die kreuzende Straße einbiegen sollte. Zu diesem Zeitpunkt war eine Straßenbahn nirgends zu sehen. Nachdem nun inzwischen die Signalanlage für den Fahrschüler die Fahrt freigegeben hatte, konnte dieser wegen Gegenverkehrs nicht gleich einbiegen. Inzwischen war eine Straßenbahn hinter dem Fahrzeug des Angeklagten erschienen und mußte ihre Fahrt stoppen, weil der Wagen des Angeklagten die Schienen blockierte. Während der Amtsrichter den Fahrlehrer wegen Übertretung des § 8 der StVO zu einer Geldstrafe verurteilt hatte, hob das OLG das erstinstanzliche Urteil auf und sprach den Angeklagten frei, indem es den Freispruch u. a. wie folgt begründete:

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 der StVO hatte der Angeklagte dafür zu sorgen, daß sein Fahrschüler sich „möglichst weit nach links bis zur Mitte der Fahrbahn" einzuordnen hatte. Auch der Teil der Straße, auf dem die Straßenbahnschienen liegen, sei als Fahrbahn im Sinne des § 8 der StVO anzusehen, so daß auch dieser Teil der vorübergehenden Benutzung für andere Verkehrsteilnehmer notwendigerweise unterliegt, sofern er nicht als besonderer Bahnkörper gekennzeichnet ist. Im gleichen Sinne habe sich bereits früher das OLG Hamm entschieden. Da im Augenblick des Einordnens eine Straßenbahn noch nicht in Sicht war, konnte dem Angeklagten auch nicht etwa zur Last gelegt werden, daß er gemäß § 8 Abs. 6 der StVO die erforderlichen Maßnahmen nicht ergriffen habe. DEA-Press

Straßenengstelle: Wer darf als Erster durchfahren?

In den meist viel zu engen Straßen unserer Städte spielen sich tagtäglich Situationen ab wie etwa die folgende: Ein Personenwagen fuhr langsam durch eine enge Straße und wich vor einem parkenden Fahrzeug, das die rechte Fahrbahn fast ganz versperrte, auf die linke Straßenseite aus. In diesem Augenblick kam ein Opel Kapitän entgegen, der durch das Überholmanöver zum Anhalten gezwungen wurde. Es passierte nichts. Aber ein Polizist, der den Vorgang beobachtet hatte, erstattete gegen den Fahrer, der durch sein Ausweichen auf die linke Fahrbahn die Fahrt des Opel Kapitän behindert hatte, Strafanzeige. Das Amtsgericht verurteilte ihn auch tatsächlich wegen einer Übertretung des § 1 der Straßenverkehrsordnung. Die Richtigkeit dieses Urteils wollte der Personenwagenfahrer nun durchaus nicht einsehen. Er sei doch viel näher an der Engstelle gewesen und habe folglich die Vorfahrt vor dem entgegenkommenden Opel Kapitän gehabt, argumentierte er. Diese vielfach anzutreffende Ansicht ist jedoch nicht richtig, wie das Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts in diesem Falle zeigt (1 St 606/57).

Grundsätzlich darf ein Kraftfahrer immer nur die rechte Straßenseite benützen. Ein Ausweichen auf die linke Fahrbahnseite sei ihm nur unter gewissen Voraussetzungen gestattet, so z. B., wenn er parkenden Fahrzeugen ausweichen müsse. Dieses Recht zum Linksfahren stehe dem Autofahrer aber nur zu, wenn er dadurch nicht den entgegenkommenden Verkehr behindere. Habe der entgegenkommende Verkehr eine freie Fahrbahn, so stehe ihm die Vorfahrt auf alle Fälle zu – gleichgültig, welcher der beiden Wagen näher an der Engstelle sei. Der Grundsatz „Wer zuerst kommt, darf zuerst durchfahren", gelte nur dann, wenn beide Fahrbahnhälften verengt seien. In dem vorliegenden Fall sei aber nur die rechte Seite durch das parkende Fahrzeug versperrt gewesen; der Opel Kapitän habe eine völlig freie Fahrbahn vor sich gehabt. Da er durch das Überholmanöver zum Anhalten gezwungen worden sei, habe ihn der Personenwagenfahrer „mehr als vermeidbar behindert". Die Bestrafung durch das Amtsgericht wegen Übertretung des berühmten § 1 der Straßenverkehrsordnung sei daher zu Recht erfolgt.

Auf der Autobahn soll schneller gefahren werden

Jeder Autofahrer wird die klare und verständige Entscheidung begrüßen, die das Oberlandesgericht Nürnberg im Zusammenhang mit einem schweren Zusammenstoß auf der Autobahn gefällt hat (3 U 159/56). Ein Motorradfahrer war mit etwa 20 km/st aus einem Feldweg gekommen und unbekümmert – ohne anzuhalten – in die Autobahn eingebogen; unglücklicherweise kam auf der Autobahn gerade ein Pkw mit etwa 80 km/st vorbei. Der Pkw-Fahrer versuchte vergeblich zu bremsen und einem Zusammenstoß auszuweichen. Vor Gericht wollte sich der Motorradfahrer auf einen Schwächeanfall hinausreden und behauptete sogar, der Pkw-Fahrer sei in Wirklichkeit schuld, weil er trotz der Kreuzungswarnzeichen auf der Autobahn nicht „mit der erforderlichen Sorgfalt" an die Feldwegeinmündung herangefahren sei.

Die Nürnberger Richter stellten jedoch eindeutig fest, daß den Autofahrer keine Schuld an dem Unfall treffe. Auf der Autobahn dürfe grundsätzlich mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden; eine Geschwindigkeit von 80 km/st sei auf der Autobahn „im Interesse einer flüssigen Verkehrsabwicklung, von Ausnahmen abgesehen, sogar erwünscht". Trotz den Kreuzungswarnzeichen habe der Pkw-Fahrer als Autobahnbenützer darauf vertrauen dürfen, daß aus dem Feldweg nicht plötzlich ein Motorradfahrer unter grober Mißachtung des Vorfahrtsrechtes in die Autobahn einbiegen werde. Immerhin habe sich am Feldweg ein Stoppschild befunden. Nach dem im Straßenverkehr geltenden Vertrauensgrundsatz brauche ein Kraftfahrer nicht mit jedem unvernünftigen und verkehrswidrigen Verhalten anderer Vekehrsteilnehmer zu rechnen. Er dürfe sich vielmehr darauf verlassen, daß andere die für sie geltenden Vorschriften beachten werden.

GARAGEN



Verzinkte Stahlgaragen

feuerfest und sicher,
Reihengaragen

Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20

Achenbach-Garagen



aus Wellblech oder Beton-Platten
Hallen
Stahltore
Fahrrad- und Motorradständer

Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau-Sieg, Abt. E 8

FREILUFT-GARAGEN



Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) - Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping - Zelte und Zubehör**

GUNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung,
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6,
Ruf 87 63 02

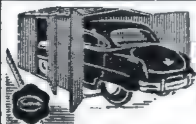


GARAGEN

zerlegbar und ortsfest

J. FAUSER, Bodelshausen D/Württ.

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.- monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131.



WELLBLECH-GARAGEN

Fahrrad- und Motorradständer
BPa.

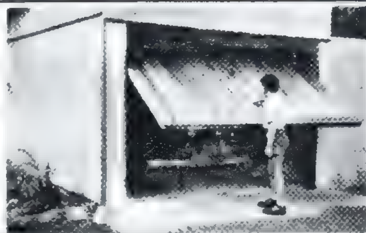
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60

GARAGENTORE



KOMPOSIT
GARAGEN
mit Edelspritzputz
ortsfest u. transpt.
schlüsselfertig liefert

Sondermann & Bücking
ALSFELD (Hessen) · Ruf 510 Abt. D
Zweigbüro Düsseldorf, Adlerstr. 4, Ruf 14222



WOHNWAGEN



WOHNWAGEN

engl. Spitzenfabrikate
ab DM 2995,—
Finanzierung bis 18 Monate

INFAH - Fahrzeugvertrieb
Frankfurt am Main
Hanauer Landstr. 213 · Tel. 49 23 10

Wohnwagen aller Größen,

neueste deutsche und englische Modelle stellt aus und liefert auf Teilzahlung
Autohaus Wenk, Heidelberg,
Bergheimer Str. 88
Telefon 211 88 – Fordern Sie Angebot!

Wohnanhänger zu verkaufen, neu, DM 6000.–, 4,30 x 2,00, Aluminium, 630 kg, Bereifung 6.40 x 13, 7 Fenster, 5 zu öffnen, großes spez. Vorzelt u. a., versteuert, versichert, mit Carnet „reisefertig". Anfragen unter 6192 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5985/1510

Camping-Faltanhänger, in vorzügl. Zust., umständehalber von Privat an Privat zu verkaufen. Standort Hamburg. Anfragen unter 6193 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5986/1510

VERSCHIEDENES

ELEKTRO-RASIERER
FÜR AUTO UND HEIM

Remington Auto-Heim 6/220 V u. 12/220 V sowie andere Modelle der Firmen **Remington, Braun, Philips und Dual** bei DM 10,– Anzahlung. Rest in 10 Monatsraten. Lieferung portofrei. Prospekte PA verlangen.

BÖHM · VERSAND KG.
FRANKFURT 24 · POSTFACH

Über 2 Millionen in Betrieb

1 Jahr Garantie

Die einmalige elektr. Kaffeemühle
in 4-10 Sek. bis zur Staubfeinheit

29 50 DM

Portofreie Lieferung · Rückgabe innerhalb 8 Tagen gestattet

Elektro-Viering-Ing-Gegr. 1929-Wuppertal-Ba-Loher Str. 31

Nicht an der Leine

beim Elektrorasieren: Unabhängig vom Stromnetz mit **DISTLER piccolo**, dem einzigen Markenrasierer mit Betrieb durch Lampenbatterien. 3 Batterien reichen 4 Monate. Erst nach 10 Tagen Probe DM 36.– schicken oder DM 19.– Anzahlung u. 2 Monatsraten à DM 9.–.
1 Jahr Garantie.
Gleich anfordern von **G. Berg, Abt. 4, Mannheim, Postfach B 86**

Auto-Schleuderschutz DBPa., lang erprobt u. best. bewährt, narrensicheres, wartungsfreies Gerät für jeden Pkw, hilft **Unfälle verhüten!** Bezirksvertreter gesucht! Josef Schneider, Attenhofen, Kreis Neu-Ulm. 5979/1510



Eine feine Sache

ist der neue Weinatlas im Taschenformat, den jeder Freund eines edlen Tropfens kostenlos erhält. Dieser Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas enthält viel Wissenswertes über Wein, gute Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Ihnen Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei bieten. Schreiben Sie ein Postkärtchen an **Brüder Buchner, Passau-Grenze 11**

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Vom Facharbeiter zum Ingenieur

des Maschinenbaus oder der Elektrotechnik evtl. auch Luftfahrttechnik in Tages-, Abend- oder Fernlehrgängen führt Sie die

Technische Studiengemeinschaft
Pforzheim

Voraussetzungen für die Teilnahme an den Tages- u. Abendlehrgängen sind eine mindestens gute Volksschulbildung, abgeschlossene Lehre oder mittlere Reife mit zweijähriger praktischer Tätigkeit.

Voraussetzungen für die Teilnahme an den Fernlehrgängen sind eine mindestens gute Volksschulbildung, abgeschlossene Lehre od. in einer Lehre stehend.

Nähere Auskunft durch die
Technische Studiengemeinschaft
Pforzheim
Leopoldstraße 6/I - Schließfach 1081

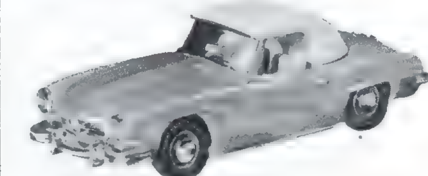
Beginn der Tages- und Abendlehrgänge: 15. Oktober 1958
Beginn der Fernlehrgänge: Juli 1958

Der moderne Beruf:
FAHRLEHRER
Näheres:
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

---

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Führerscheinferienkurse seit 1937**
FAHRLEHRERAUSBILDUNG
Fahrschule Bode, Seesen/Harz.

Ihre Vorbereitung zum Fahrlehrer
durch
Fahrlehrer-Fachschule Sauerland
Meinerzhagen/Westf., Schließfach 1
5987/1510



Camping-Falt-Anhänger
TRABANT
der sportliche Anhänger für Schnellverkehr

Süchting & Co.
Hamburg 13 Grindelallee 44 Tel. 45 02 91

. . . vom großen Original
nicht zu unterscheiden

Kiehl-Präzisions-Modelle
Mercedes Typ 190 SL

KIEHL & CO
Landsberg - Kaufering
Erhältlich in allen guten Spielwarenfachgeschäften
Deutsche Spielwarenmesse Nürnberg, Stand 847

MOLYKOTE
»Das Hochleistungsschmiermittel«

schützt und schmiert selbst bei kritischen Betriebs-Bedingungen wie: KALTSTART · KURZSTRECKENBETRIEB · EINFAHREN · HÖCHSTBEANSPRUCHUNGEN und verhindert vorzeitigen VERSCHLEISS.
Beratung und Bezugsnachweis für den Kraftfahrzeuginstandsetzung- und Wartungs-Sektor:
EUGEN TROST · Motorenteile · Stuttgart-Bad Cannstatt · Waiblinger Straße 53
Fernsprecher 51353/56 · Fernschreiber 0723821 · Telegramme Telex 0723821

Bundesfinanzhof zur Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für Körperbehinderte

(Verwendung des Kraftwagens für nicht begünstigte Zwecke)

Der Bundesfinanzhof hat mit Urteil vom 29. 1. 1958 (Bundessteuerblatt 1958, Seite 150) folgenden Fall entschieden:
Einem Körperbehinderten war die Kraftfahrzeugsteuer für seinen Personenkraftwagen unter Erteilung einer Bescheinigung über das steuerbefreite Halten für die Dauer eines Jahres vom Finanzamt erlassen worden. Im Laufe des Jahres gab der Körperbeschädigte die Bescheinigung an das Finanzamt zurück und versteuerte gleichzeitig das Fahrzeug für die Dauer von etwa 3 Monaten. Zur Begründung gab er an, daß er sich auswärts einer Kur unterziehen müsse, wobei er das Fahrzeug für seine Person nicht gebrauche und er daher seiner Ehefrau die Möglichkeit geben wolle, den Personenkraftwagen während der Zeit seiner Kur zu benutzen. Nach Ablauf dieser Zeit stellte er beim Finanzamt Antrag auf erneuten Steuererlaß bzw. auf Erstattung eines Teils der entrichteten Steuer.



„Keine Bange, Emma, so dürfen wir hier die Autobahn ruhig überschreiten."

Das Finanzamt wollte demgegenüber wegen mißbräuchlicher Benutzung des Fahrzeugs auch die bisherige Steuerbefreiung widerrufen.
Der Bundesfinanzhof entschied, daß ein Körperbehinderter sein Fahrzeug zeitweise nur wegen seiner Körperbehinderung und zeitweise auch für nicht steuerbegünstigte Zwecke halten kann, ohne daß dadurch die Anwendung der Vergünstigung für die Zeit ausgeschlossen wird, in der der Körperbehinderte das Fahrzeug nur infolge seiner Körperbehinderung hält. Eine mißbräuchliche Benutzung des Fahrzeugs liegt nach den Ausführungen des Bundesfinanzhofs nur vor, wenn der Körperbehinderte, dem das Finanzamt die Steuer für einen bestimmten Zeitraum unter Ausstellung einer Bescheinigung über die Steuerbefreiung erlassen hat, während dieses Zeitraumes das Fahrzeug für nicht steuerbegünstigte Zwecke verwendet, ohne seiner Verpflichtung nach § 36 Absatz 5 Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung 1955 nachgekommen zu sein, wonach er den Wegfall der Voraussetzungen für die Steuervergünstigung dem Finanzamt unverzüglich anzuzeigen hat.
Die nicht mißbräuchliche Verwendung des Fahrzeugs für nicht steuerbegünstigte Zwecke ist kein Hinderungsgrund, nach dem Wegfall der nicht steuerbegünstigten Verwendung des Fahrzeuges auf Antrag erneut die Steuerbegünstigung zu gewähren, wenn deren Voraussetzungen gegeben sind.

Wer hupt, muß auch bremsen

Manche Autofahrer glauben, sie könnten Fußgänger und sonstige „Verkehrshindernisse" allein durch Hupen verscheuchen, hätten dabei aber nicht auch die Pflicht, ihre Geschwindigkeit herabzumindern. Das ist jedoch keinesfalls richtig. Zwar hat der Bundesgerichtshof einmal den Grundsatz aufgestellt, daß ein Kraftfahrer, der aus genügender Entfernung Hupsignale gebe, nicht gleichzeitig auch langsamer fahren oder gar bremsen müsse; er dürfe vielmehr darauf vertrauen, daß der andere Verkehrsteilnehmer die Warnsignale beachten werde (BGH VRS 10, 287).
Das Oberlandesgericht Hamm hat diesen Grundsatz jetzt stark eingeschränkt (3 Ss 625/57). Zunächst stellen die Hammer Richter fest, daß sich das Urteil des Bundesgerichtshofes nur auf Bundesstraßen beziehe und nicht ohne weiteres auch im Großstadtverkehr gelte.
Im übrigen könne der Grundsatz des Bundesgerichtshofes auf alle Fälle immer nur dann gelten, wenn dem Fußgänger nach Ertönen der Hupsignale noch ausreichend Zeit bleibe, „um die Lage zu beurteilen, den richtigen Entschluß zu fassen und auszuführen". Der hupende Kraftfahrer müsse seine Geschwindigkeit so einrichten, daß der Fußgänger noch Zeit habe, richtig zu reagieren. Wenn er einen Fußgänger erst auf 60 Meter Entfernung sehe und selbst 70 Stundenkilometer fahre, dürfe er sich nicht mit Hupsignalen begnügen, sondern müsse auch seine eigene Geschwindigkeit entsprechend herabsetzen, um jede Gefahr eines Unfalls möglichst auszuschließen.
Dr. G.

GEPÄCKTRÄGER

Neue Reisebücher u. Karten

(Siehe auch Seite 6)

Ferien im Ausland. Brüssel — Antwerpen — Gent — Brügge

Von Dr. Norbert Zimmer. Goldstadt-Verlag Pforzheim, Vertrieb durch Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart. 100 Seiten, 22 Abbildungen, 1 Karte. Taschenformat. Preis DM 3.30.

Dieser Brüssel-Führer, der inzwischen schon in der 2. Auflage erschienen ist, behandelt in seinem ersten Teil die Weltausstellung. Aber auch Flandern, Brabant und die Kanalküste – unter besonderer Hervorhebung von Antwerpen, Gent und Brügge – sind ausreichend beschrieben. Preistabellen, Hotelübersichten, ein Doppelsprachführer (französisch und flämisch) und eine perspektivische Karte vom Stadtzentrum Brüssel ergänzen die übersichtliche, knappe und trotzdem umfassende Darstellung.

Altes Land und alte Städte: Holland — Belgien — Luxemburg

Ein Bildbuch von Jean Roubier, Text von Joseph Delmelle. Verlag Anton Schroll & Co, Wien 5, Spenglergasse 37. 50 Seiten, 100 Abbildungen, 1 Karte. Gebunden DM 14.80.

Diesen hübsch zusammengestellten Bildband mit dem knappen, aber ausreichenden Text sollte man sich nicht als Erinnerungsband nach einer Fahrt durch Holland, Belgien und Luxemburg kaufen, sondern vorher. Denn die Autoren sind von dem Gedanken ausgegangen, nicht allein dasjenige im Bild zu zeigen, was im Baedeker ein Sternchen hat, sondern auch die typischen Unterschiedsmerkmale der drei Länder: einsame Waldtäler, Plastiken in unbekannten Abteien, alte Wasserschlösser, Polderlandschaften, die Küste und das Meer.

Europa-Camping 1958

Bearbeitet von Dieter Schmoll. Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart. Dreisprachig, 295 Seiten, zahlreiche Skizzen und Abbildungen, gesonderter Atlasteil mit 19 zweifarbigen Karten. Kartoniert in Plastikbeutel DM 5.50.

Der diesjährige Europa-Camping-Führer besteht nur noch aus einem Textteil und einem Atlas; er beschreibt jetzt 1600 Zeltplätze mit Ausstattungsangaben, Richtpreisen und wichtigen Hinweisen für 21 europäische Länder und Nordafrika; viele davon mit Lageskizzen und Fotos. Im Tourenteil findet man über 100 bewährte Campingrouten mit Heraushebung besonders lohnender Campingziele, wobei auch das Unterwassertauchen in einem besonderen Abschnitt erwähnt ist. Da aber Zeltplätze immer wieder Veränderungen unterworfen sind, liefert der Reise- und Verkehrsverlag jedem Besitzer dieses Standardwerkes gratis die „Europa-Camping-Post", mit Nachträgen und Veränderungen, die bis zu Beginn der Hauptreisezeit bekannt geworden sind.

Camping-Führer München — Palermo — Gibraltar

Bearbeitet von H. Dietmar und H. Behrmann. Alleinvertrieb für Deutschland: Zumsteins Landkartenhaus, München 22. 432 Seiten, viele Skizzen und Abbildungen. Taschenformat, broschiert DM 5.20.

Dieser alljährlich erscheinende, internationale Camping-Führer wurde in seiner 1958er Ausgabe um 250 Zeltplätze entlang der Mittelmeerküste westlich von Marseille erweitert, so daß jetzt 1350 Zeltplätze aufgeführt sind. Die Legende führt 65 Positionen an; die Verfasser betonen, daß alle Angaben an Ort und Stelle überprüft worden sind. Jedem Land ist ein allgemeiner Teil mit allem Wissenswerten vorangestellt, wobei auch die Art der Bodenbeschaffenheit, der Pflanzenwuchs und die Stärke der Geräuschbelästigung erwähnt werden. Die Skizzen sind gut, aber für die beigegebene Übersichtskarte wünschten wir uns besseres und vor allem dauerhafteres Papier.

Camping-Führer für das westdeutsche Bundesgebiet

Bearbeitet von Hugo Schmidt. Herausgegeben vom Deutschen Camping-Club e.V. Auslieferung durch Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart. 525 Seiten, zahlreiche Skizzen und Abbildungen. Taschenformat. Broschiert DM 5.40.

Aus der 57er Ausgabe wurden etwa 50 Zeltplätze gestrichen, dafür erscheinen jetzt fast 150 bisher unerwähnter Orte. Insgesamt sind 600 Plätze vom Bundesgebiet und 500 vom Ausland aufgeführt. Der allgemeine Teil gibt Auskunft über alle Fragen der Einreise ins Ausland. Die Legende umfaßt 70 Positionen, die beigegebenen Skizzen sind eindeutig, die Fotos vermitteln einen flüchtigen Eindruck der Zeltplätze. Die Karte ist gelungen.

Sternfahrten IV: Finnland, Norwegen, Schweden, Dänemark

Von Hans-Eberhard Friedrich. C. W. Leske-Verlag, Darmstadt, Bismarckstraße 5. 864 Seiten, 123 Federzeichnungen, 4 Orientierungskarten. Leinen flexibel. DM 19.80.

Gegenüber den bisher erschienenen Bänden der Sternfahrt-Reihe ist der Umfang dieses Bandes wesentlich größer. Die Unterschiede zwischen dem liebenswürdig-gepflegten Dänemark, der herben Schönheit Schwedens, der Dramatik Norwegens und der märchenhaften Mitternachtssonne Finnlands werden klar herausgestellt, aber auch die Schwierigkeiten für den Autofahrer im Bereich der Felsen- und Fjordgebiete Skandinaviens bleiben nicht unerwähnt. Die Entfernungsangaben und Streckenauskünfte für die wenig besiedelten Gebiete des hohen Nordens sind besonders ausführlich behandelt; Detailangaben für Zeitberechnung, Fährverbindungen und Übernachtungsmöglichkeiten sowie ein Hotelverzeichnis und ein knappes Wörterverzeichnis für jedes Land ergänzen diesen praktischen Führer.

Blauer Führer Holland

Verlag Hachette-Paris. Auslieferung für Deutschland: Zumsteins Landkartenhaus, München 22. 453 Seiten, 4 Karten, 21 Stadtpläne. Taschenformat, Plastikumschlag. DM 16.50.

Wer von Brüssel aus einen Abstecher nach Holland machen will, den weisen wir auf den neuen Führer aus der bekannten Serie hin, die wir seit langem wegen ihrer Einzelangaben schätzen. Nach einem Vorspann von 117 Seiten, in dem geographische, wirtschaftliche, geschichtliche und kunsthistorische Überblicke, allgemeine Hinweise, Fluglinien, Eisenbahnen, Schiffsverbindungen und Zufahrtsstraßen besprochen werden, folgen 27 Routenbeschreibungen, die fahrplanartig geordnet sind. Besonders haben uns bei den einzelnen Städten die praktischen Hinweise auf Schnellimbißstuben, Bäder, Banken, Fähren, Lichtspielhäuser, Konsulate und Reisebüros gefallen.

U. S.

Beilagenhinweis

Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Hünersdorff-Bühret, Ludwigsburg, bei, den wir der Aufmerksamkeit unserer Leser empfehlen.

Bei **BANDSCHEIBEN-** und Rückgrat-Schäden

Buco Spezial-Bezug

DBGM verstellbar



zum Patent angemeldet

(siehe Bespr. in „das AUTO, MOTOR und SPORT" Nr. 6/58) Für alle Fahrzeugtypen lieferbar.

Fr. Buchmüller GmbH., Stuttgart-N
Räpplenstraße 5, Telefon 97996

Isgus Modell TR

Die stabile und preiswerte **Zeit-stempel-uhr** für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER-GRUSEN, Schwenningen a. N. 74
UHREN- UND APPARATEFABRIK



KAMEI-NETZ-ABLAGEFACH
mit elast. Schutzkante und Benzinhahnverlängerung BGM. In 3 Minuten selbst angebracht.
KAMEI-AUTO-KOMFORT · WOLFSBURG

1000 SCHREIBMASCHINEN stehen abrufbereit in unseren Lägern.
VIELE GÜNSTIGE GELEGENHEITEN
z. Teil neuwertig u. aus Retouren zu stark herabgesetzten Preisen trotzdem 24 Raten. Alle Fabrikate
Fordern Sie unseren Gratis-Katalog Nr. T 821
NÖTHEL co Deutschlands größtes Büromaschinenhaus
Göttingen Weender Str. 11 | **Essen** Gemarkenstr. 51 | **Hamburg** Steinstr. 5-7

VERSCHIEDENES

Gegen Angebot sind abzugeben: 5 Jahrgänge (1953–1957) „das AUTO, MOTOR und SPORT" sowie 21 Hefte „MOTOR-REVUE". Angebote unter 6189 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5981/1510

Weiße Reifenfarbe für Selbstanstrich o. Auffrischung von Weißwandreifen. Dose 4.95 gegen Nachn. VALENTA, Salzgitter-Leb. 5/I. 5980/1510

Teller- und Kegelräder, Achswellen, kompl. Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 5978/1510

STELLENANGEBOTE

Kraftfahrzeug-Handwerker
in bestbezahlte Dauerstellung **gesucht.**
Brenk & Linkenheil
FORD-Automobile
Pforzheim, Durlacher Eck
5982/1510

STELLENGESUCHE

Junger Mann, 22 J., sucht zum 1. 1. 1959 oder früher Stelle als Reise- oder Privat-Chauffeur. Führerschein Kl. I und II vorhanden. Zuschr. unter 6190 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5983/1510

Dipl.-Kaufmann, 28/1,90, ledig, sehr autointeressiert, redegewandt, ungekündigt, aber der Schreibtischarbeit müde, sucht Stellung als Automobilverkäufer. Zuschr. unter 6191 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5984/1510

DAS AUSLAND SUCHT:

A/1565. Irak. Autobatterien. Korrespondenz englisch.

A/1566. Westafrika. Pkw- und Lkw-Reifen aller Größen, Autoersatzteile (englische u. deutsche Typen). Korrespondenz englisch.

A/1567. Nigeria. Autoreifen. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1568. Kenia. Autozubehör aller Art. Korrespondenz englisch.

A/1569. Argentinien. Kleinautos bis 350 ccm Hubraum. Korrespondenz spanisch.

A/1570. Formosa-China. Autoteile aller Art. Korrespondenz englisch.

A/1571. Neufundland. Waschvorrichtungen für Busse (rotierende Bürsten, die mit Wasserdüsen arbeiten). Das Waschen kann in einem Arbeitsgang erledigt werden, wenn der Bus in die Halle einfährt. Korrespondenz englisch.

A/1572. Pakistan. Kraftwagenersatzteile, Autobatterien, Kraftfahrzeug-Reifen und -Schläuche. Korrespondenz englisch.

A/1573. Mexiko. Ventile für Fahrzeugbereifungen, Luftdruckmesser für Bereifungen, sämtl. Bedarfsartikel für Autowerkstätten, Vulkanisieranstalten u. Tankstellen. Korrespondenz spanisch.

JDEAL



Der *Aussenspiegel* den Sie bisher vergeblich suchten:

★ OHNE Gegenmutter an jede Stelle montierbar! Gelenk in Nylon gelagert
★ gibt nie nach! Vibrationsfreier Sitz!
★ Bild in natürlicher Größe!

LUXUS-AUSFÜHRUNG
Messing verchromt, DM 22.50

GUSTAV EICHENWALD NEUSS AM RHEIN



ges. gesch.

GOLD-RAD „Piccolo"

Zusammenklappbar!

Nach Lösen einer Flügelmutter im Kofferraum unterzubringen (60 × 70 cm). Unverwüstlich, leicht zu fahren, lieferbar mit Gepäcktasche.

Prospekte durch GOLDRAD Werk, Köln, Hansaring 104

Ihr zuverlässiger Freund und Begleiter

Wohin Sie auch fahren, die richtigen Unterlagen für die Reparatur sind damit immer bei der Hand.

REPARATUR-ANLEITUNGEN

Großformat – viele Bilder – Tabellen

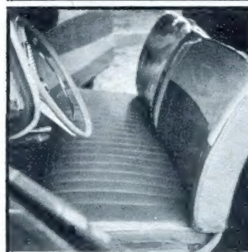
VW DKW 3 = 6, Opel Rekord, Kapitän · Fiat · Ford 12 M, 15/17 M · Borgward · Mercedes 170 · Renault · Peugeot · Nash · Studebaker · Chrysler · Plymouth / De Soto / Dodge · Jeep · Buick · Chevrolet · Mercury/Lincoln · Citroen · Jaguar · Austin · Morris · Hillman/MG.

Für die Werkstatt Spezialausgaben: Hydra-matic-Getriebe · Mercury-Getriebe · Dynaflow-Getriebe · Dieseleinspritzanlagen · Spannungsregler Boschanlagen · Scintillaanlagen.

Je Ausgabe DM 7.80
VW-Doppelausgabe DM 14.20

L. u. P. Wehrmann Verlag, Waldshut
Postfach 163

Automarke ....
Name ....
Ort ....
Straße ....
P.-Kto. Stuttgart 86120 od. Nachnahme



Der glasklare SCHONBEZUG
Praktisch - Strapazierbar - Preiswert

Fordern Sie bitte kostenlos Prospekt an!

Lieferbar für VW ab 56, Rekord 58, Caravan 58, Alexander, Fiat 600 ab 57 u. Mercedes 180 bis 220 S

H. & C. H. SIEBERG, AUTO-AUSSTATTUNG
Augsburg, Neuburger Straße 79, Telefon 37692

JDEAL DBGM

'TS' TOURENZÄHLER-SCHEIBE
Der richtige Dreh' für den VW

EICHENWALD NEUSS HAFEN

Wäschefrisches Wohlbehagen auch an heißen Sommertagen!

Eine Neuheit für Ihren Wagen

JDEAL



DM 17.75

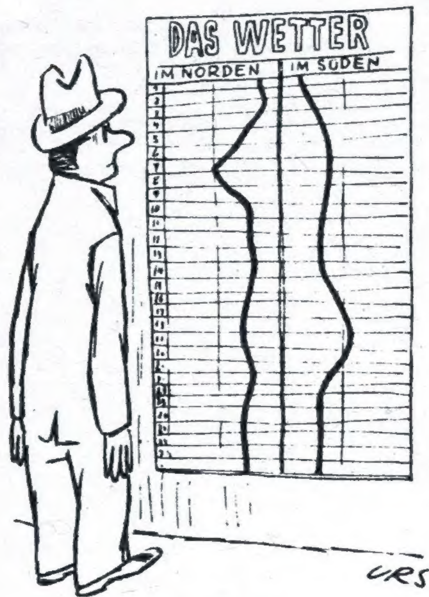
Luft-Ventilations-Sitzauflage

Der große Schlager aus USA

- Die durch die Auflage zirkulierende Luft verhindert das lästige Transpirieren an Sitz und Rücken. Auch nach längster Autotour sind Sie wäschefrisch korrekt gekleidet und Ihr Anzug wird nicht „zerknautscht"! Für Sie und Ihre Garderobe gleichermaßen erholsam.

GUSTAV EICHENWALD · NEUSS AM RHEIN

Die letzte Seite



Vielversprechend

Straßennamen

Die Initiatoren des Caltex-Städte-Atlas stellten ganz richtig fest, daß man heute leichter von Hamburg nach München findet als vom Stadtrand von München zur Fraunhoferstraße oder zum Columbusplatz. Da nützt einem keine Beschilderung mehr, sondern nur noch ein Stadtplan. Oder man fragt und wird dorthin geschickt, wo nach Meinung der befragten Leute die gesuchte Straße ist. Dort ist sie oft nicht, sondern lediglich eine mit ähnlichem Namen. Die richtige liegt gerade im entgegengesetzen Stadtteil. Die Suche wird nicht dadurch erleichtert, daß man sich an vielen Ecken die Straßenschilder spart. Und auch nicht dadurch, daß die Straßennamen oft so kompliziert sind, daß sie der Nichteingeweihte kaum aussprechen kann. Aber das gehört zum Lokalkolorit oder auch zur Pietät. Immerhin, man bemüht sich um Kürze und Klarheit. So hat man in Frankfurt die Joseph-Freiherr-von-Eichendorff-Straße schlicht in Eichendorffstraße umgetauft, womit dem Ruhm des Dichters wohl kaum geschadet wurde. Schwieriger ist es mit den König-Friedrich-Wilhelm- oder den Erzherzog-Carl-Ferdinand-Straßen. Wo es schon mit der Fürstenherrlichkeit vorbei ist, wollen wir ihnen doch wenigstens die langen Straßennamen noch gönnen, ebenso wie manche Leute der Tradition zuliebe „Zwischen den Fleischbänken", „Auf dem Galgenberg" oder auf dem „Roten Herzfleck" wohnen müssen. Aber sonst freuen wir uns über klare, verständliche und vom Auto aus gut erkennbare Straßennamen. Eine Ausnahme, die sicher bald einmal irgendwo auftauchen wird, wollen wir gern konzedieren: die „Bundesminister - für - Verkehr - Bergassessor - Dr. - Ing. Hans-Christoph-Seebohm-Straße". Wir schlagen dafür die neue Autobahn Baden-Baden–Basel vor. Bis zu ihrer Beendigung wird der Minister sicherlich das für einen Straßen-Namensgeber nötige ehrwürdige Alter erreicht haben. rr

Unfallstellen

Bei der Polizei und auch anderweitig sieht man gelegentlich Stadt- und Landkarten, die mit mehrfarbigen Nadelköpfen die Stelle von Verkehrsunfällen und ihre wichtigsten Folgen übersichtlich zur Anschauung bringen. Polizeibehörden, Straßenbaumeistereien der Autobahnen und vor allem auch Gerichte kennen eine Fülle von Unfallstellen, auf denen immer wieder Unfälle vorkommen. Wäre es nicht richtig, wenn an einer einzigen Stelle, z. B. bei der Bundesverkehrswacht, alle diese Nachrichten gesammelt und geprüft würden – natürlich nicht zur Vermehrung beschriebenen Papiers, sondern zur Schaffung von Unterlagen, welche dazu dienen, die Straßenbaubehörden, die Aufsichtsbehörden und nötigenfalls den Staatsanwalt über solche unheimlichen Unfallstellen ins Bild zu setzen. Das wäre wichtiger und übrigens auch interessanter als die Spielerei mit dem gefährlichen Kilometerstein usw. Dabei kommen beweiskräftig auch die wirklichen Todesstraßen heraus. Wa. O.

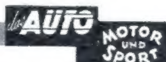
Planungsmeisterstück

(Siehe Bild unten)

Da wohnt im 150 oder sogar 200 Jahre alten Fachwerkhaus „Im Eichholz" bei der Autobahn Leverkusen–Kamen der 70jährige Fritz Mühlinghaus. Bis vor zweieinhalb Jahren ahnte er nichts davon, daß Behörden auch außerhalb der großen Politik Striche auf Landkarten machen, als ob eine Landkarte eben nur ein Stück Zeichenpapier sei. Herr Mühlinghaus lernte aber zu, denn zwei Striche gingen mitten durch sein Anwesen: die Führung des Autobahnzubringers bei Silschede. Und man fing auch an zu bauen, baute die Straße sogar ganz fertig und ließ nur eine Lücke, wo das Haus „Im Eichholz" stand. Denn Herr Mühlinghaus wollte mit Recht nicht obdachlos werden, man muß und will ihm ein neues Haus mit Werkstatt bauen. Aber Behörden ziehen schneller Striche, als daß sie mit der wirklichen Erde fertigwerden, die Dinge ziehen sich hin und ziehen sich her. Seit zweieinhalb Jahren. Und die teure neue Straße ist keine Straße, sondern nur eine Kuriosität. Also um so teurer!

Wir kennen Fälle, in denen Häuser in Straßen hineinragen, in denen sie zu Straßenwindungen oder Engpässen führen. Aber daß eine fertige moderne Straße einfach abgeriegelt ist, weil eine Behörde nicht mit ihrer Arbeit fertig wird, das ist uns neu. Oder sind wir bloß weltfremd und verwaltungsmäßig ist alles in bester Ordnung? Dann bitten wir das löbliche Straßenbauamt sehr um Verzeihung. Denn schließlich: eine Straße, auf der nicht gefahren wird, hält sich prächtig. Si





Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-Test. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.

